

2022 — ОБЗОР ГОДА



TT Club Loss Prevention

TT TALK: Зона риска — склад
Вынужденный перерыв в мероприятиях окончен
TT TALK: Высокий риск при работе на высоте
Порты и терминалы — всюду схожие проблемы!
TT TALK: Литиевые батареи — начинка с огоньком
TT TALK: Перевозка на условиях полной ответственности

Предотвращение убытков. Обзор года

В этом издании объединены ряд изданных в течение 2022 года материалов ТТ Клуба по теме предотвращения убытков. Ежегодно Клуб готовит разнообразные рекомендации по этой теме, и в настоящей брошюре представлена выборка наиболее значимых публикаций за прошедший год. Документ демонстрирует также, что работа ТТ Клуба по содействию предотвращению убытков ведётся во всех частях света. В тексте содержатся ссылки на более подробную информацию онлайн. Полная библиотека материалов ТТ Клуба по предотвращению убытков размещена здесь: [HTTPS://WWW.TTCLUB.COM/LOSS-PREVENTION](https://www.ttclub.com/loss-prevention). Если у вас есть предложения, комментарии или вопросы, пожалуйста, пишите нам на RISKMANAGEMENT@TTCLUB.COM или свяжитесь с вашим контактным лицом в ТТ Клубе.

Содержание

В этой брошюре мы оглядываемся на 2022 год и резюмируем темы ключевых выступлений и публикаций ТТ Клуба, основные мероприятия и инициативы — всё то важное, что было сделано нами за этот год для укрепления безопасности в цепочках поставок.

- 04** Испытания 2022 года показали важность применения лучших практик
- 06** ТТ ТALK: Высокий риск при работе на высоте
- 08** Вынужденный перерыв в мероприятиях окончен
- 10** ТТ ТALK: Зона риска — склад
- 12** Пять минут с Маносом Караниколасом: риски при применении гарантийных писем
- 14** Борьба с распространением вредителей по морским маршрутам перевозки контейнеров
- 16** Порты и терминалы — всюду схожие проблемы!
- 18** ТТ ТALK: Литиевые батареи — начинка с огоньком
- 20** Пять минут с Эрнаном Пистокки: батареи в воздухе
- 22** Премия ТТ Клуба за инновации в области безопасности — выявить и поддержать полезные инициативы в мировой логистике
- 24** ТТ ТALK: Бремя ответственности. Перевозка на условиях полной ответственности за груз
- 26** ТТ ТALK: Поговорим об общей аварии
- 28** Пять минут с Кериме Хюсейин: сложности процедуры общей аварии
- 29** Сервисная онлайн-платформа ТТ Клуба — непрерывный доступ ко всем инструментам управления страхованием онлайн
- 30** Безопасность в цепочке поставок: статистика краж грузов
- 32** Пять минут с Аделаидой Ян: поддерживать контакт с членами Клуба
- 34** ТТ ТALK: Пики и спады в использовании контейнеров
- 36** Обращение к членам ТТ Клуба

Отказ от ответственности

Информация, содержащаяся в настоящем издании, была собрана из различных источников. ТТ Клуб, его Управляющие и другие лица, участвовавшие в его составлении, не несут ответственности за убытки или ущерб, которые могут возникнуть в результате использования содержащейся в нём информации.

© THROUGH TRANSPORT MUTUAL SERVICES (UK) LTD, 2022. Все права защищены. Пользователи этого издания могут воспроизводить или передавать его только дословно. Любое другое использование, включая производные руководства, основанные на этом издании, в любой форме и любыми средствами, требует предварительного письменного разрешения от компании THROUGH TRANSPORT MUTUAL SERVICES (UK) LTD.

2022 - испытания года показали важность применения лучших практик



Mark Argentieri
COO

2022 год принёс транспортно-логистической отрасли новые испытания. Мировая экономика начала возвращаться к норме после пандемии COVID-19, но новые экономические, социальные и геополитические потрясения нарушают логистические процессы и создают потенциальные риски

В минувшем году транспортная отрасль снова подверглась испытаниям из-за событий в мире: вооружённого конфликта в Украине, резкого роста инфляции, кризиса стоимости жизни и последствий пандемии. Влияние этих событий на мировые логистические цепочки выразилось в нехватке товаров, задержках поставок, росте цен на энергоносители и продукты питания, а также в трансформации рынков и изменениях в регионах-поставщиках. Мы убеждены: чтобы перевозки оставались безопасными, необходимо глубокое понимание связанных с ними рисков, и мы делаем и делаем всё, чтобы информировать об этих рисках членов ТТ Клуба. Мы являемся клубом взаимного страхования, и наша деятельность полностью сосредоточена на услугах для транспортно-логистической отрасли. Наша уникальная позиция позволяет нам руководствоваться нуждами наших членов и разрабатывать рекомендации, помогающие им в работе, несмотря на постоянные изменения рисков ландшафта. Совет директоров Клуба избирается из числа членов Клуба, то есть действительно представляет отрасль. Таким образом между Клубом и его членами поддерживается постоянная связь, и мы можем быстро реагировать на возникающие проблемы, что особенно важно в нынешние непростые времена. Миссия Клуба — делать мировую транспортно-логистическую отрасль безопаснее, а значит — самодостаточнее и устойчивее. По нашему мнению, для этого нужно, в том числе, помогать компаниям быть стойкими. Мы помогаем нашим членам осуществлять перевозки безопасно даже в нестабильных и враждебных внешних условиях. Мы считаем, что самодостаточное развитие возможно только при обеспечении безопасности на перевозках. Руководствуясь этим, наш Совет директоров включил идею самодостаточного развития в текст миссии Клуба.

Мы отслеживаем появление новых рисков и информируем о них наших членов. Сейчас мы уделяем особое внимание двум темам: цифровизации отрасли и необходимости практического внедрения принципов ESG. В цифровизации отрасли есть как угрозы, так и новые возможности. С одной стороны, возрастает опасность мошенничества и кибер-атак, с другой — цифровые инновации обещают обширные возможности упрощения, экономии, повышения эффективности работы, применения технологий для лучшего понимания и снижения рисков. ТТ Клуб играет важную роль в формировании рекомендаций в этой сфере, а также в работе с такими инициативами, как премия TT Club Innovation in Safety Award. Мы содействуем новаторам, разрабатывающим перспективные технологические решения — от надёжного пломбирования и отслеживания контейнеров до умных портов и прогнозов с помощью искусственного интеллекта. Особое значение для отрасли приобретают принципы ESG (экология, социальная ответственность и высокое качество управления). Необходимость их соблюдения повлияет на деятельность каждой отдельной компании. ТТ Клуб делает всё возможное для максимально полной оценки трудностей, которые вызовет применение строгих правил ESG при принятии бизнес-решений. Мы осознаём, что работать по новым правилам будет непросто. Беспокойство вызывает стоимость и сложность перехода к работе по ESG, и мы будем поддерживать наших членов. Каждому члену ТТ Клуба могут быть полезны знания и опыт других, и это — ключевой элемент взаимной поддержки, который помогает группе предотвращения убытков обеспечивать всем нашим членам равные возможности в преодолении проблем, стоящих перед всей отраслью. В этом году было много трудностей, но было, есть и будет также много обмена опытом на вебинарах, презентациях и экспертных дискуссиях.

“

Каждому члену
ТТ Клуба могут
быть полезны
знания и опыт
других

”

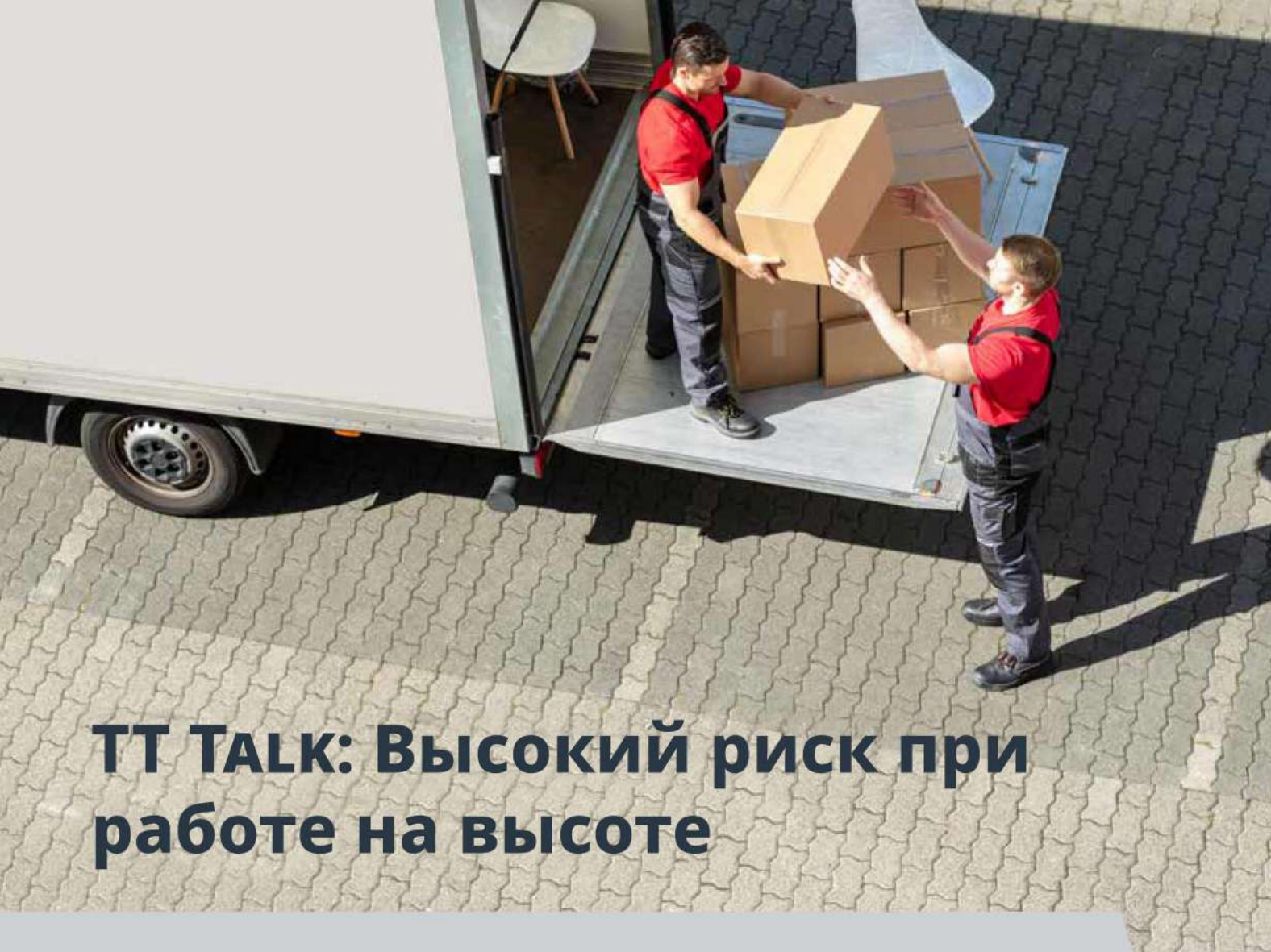


2



2

2



TT TALK: Высокий риск при работе на высоте

В сентябрьском выпуске TT Talk мы говорили о работах на высоте и связанном с ними риске травм и гибели. Многие операторы осознают опасность таких работ, но куда меньше ясности с ответом на вопрос, какие работы считать высотными. Начиная с какой высоты требуются дополнительные меры предосторожности и страховочная экипировка? Одинакова ли эта высота во всех странах? Это не так просто, как может показаться. В этой статье мы поговорим о рисках и о требованиях законодательства в этой области, а также предложим общий план действий из семи шагов, чтобы помочь снизить риски при работе на высоте.

Падение с высоты остаётся одной из распространённых причин травм и гибели персонала на рабочем месте. Многие считают, что самый большой риск связан с падением с лестниц или из-за недостаточно прочных ограждений на большой высоте. Но это не всегда так. В британском Регламенте высотных работ от 2005 г. (Work at Height Regulations / WAHR) высотные работы определяются как любая работа, при которой, в отсутствие необходимых предосторожностей, работник может упасть и получить травму. Единой минимальной высоты, начиная с которой действуют требования к высотным работам, в целом не установлено, и в каждой юрисдикции действуют свои положения. Требования к оснащённости страховочным оборудованием также варьируются. В США согласно требованиям закона о технике безопасности и охране труда (OSHA) обеспечение мер безопасности необходимо при работе на высоте от четырёх футов на общих рабочих местах в промышленности, от 5 футов на верфях, 6 футов в строительной отрасли и 8 футов при стивидорных работах. Таким образом, при оценке рисков работодатели должны учитывать конкретные требования местного законодательства.

Случай из практики

Кому-то покажется поразительным, что можно погибнуть, упав с высоты всего полутора метров (чуть меньше 5 футов) — из стандартного контейнера, установленного на прицепе. Между тем такой случай имел место в Великобритании. Трагедия произошла, когда работник находился внутри контейнера с открытым верхом, готовя доступ крану для перемещения груза стальных балок, и выпал из контейнера через открытые задние двери блока. Проверка, проведённая Управлением охраны труда и техники безопасности (HSE), выявила, что, хотя в компании были разработаны регламенты по оценке риска и технике безопасности, в них не были учтены простейшие меры контроля для предотвращения или смягчения последствий падения с этой части контейнера. Эту трагедию можно было предотвратить. Суд оштрафовал компанию на 200 000 фунтов стерлингов, а также обязал её оплатить судебные издержки на сумму 15 322 фунтов стерлингов; но штраф мог быть намного выше и потенциально не ограничен.

Этот случай демонстрирует существенную проблему: многие перевозчики и складские операторы не считают работу в грузовом пространстве прицепа или контейнера высотной работой. Он также указывает на необходимость в тщательном планировании для предупреждения подобных инцидентов.

Рекомендации по снижению рисков

- Избегайте высотных работ, если в них нет разумной необходимости.
- Если без работ на высоте не обойтись, примите меры для предотвращения падений, например с помощью стационарных или передвижных страховочных конструкций, ограждений и т. п.
- Если риск падения не может быть устранён, минимизируйте расстояние и смягчите последствия возможного падения, например с помощью матов.

Полезной отправной точкой будут рекомендации британского Управления охраны труда и техники безопасности (HSE).

7 шагов к безопасной рабочей среде (1)

1. Провести оценку риска работ на высоте

Оценка риска необходима также, как и для любого другого вида работ. Примите во внимание все возможные риски. Пройдите по перечню задач, которые выполняет каждый работник в течение недели, и обдумайте, какие риски связаны с каждой из них. Следует ознакомить работников с отчётом об оценке рисков и учесть их замечания в его итоговой версии.

2. Проводить обучение технике безопасности

Для безопасной работы на высоте работники должны быть подготовлены и осведомлены о рисках. По окончании первичного обучения рекомендуется не реже чем раз в пять лет проводить переобучение. Всякий, кто постоянно выполняет одну и ту же работу, рискует впасть в режим «автопилота», что может привести к более легкомысленным и рискованным действиям. Необходимо регулярно напоминать о рисках, с которыми связаны обычные для них задачи.

3. Обеспечивать сотрудников средствами индивидуальной защиты

В результате оценки рисков должны быть определены соответствующие средства защиты для работы на высоте. В их числе могут быть:

- средства коллективной защиты, такие как леса или жёстко установленные поручни;
 - средства индивидуальной защиты, в т. ч. страховочные ремни и шлемы;
 - интеллектуальные средства индивидуальной защиты — технологии тревожного оповещения о падении.
- Когда перечень необходимого определён, важно подобрать средства защиты, подходящие для каждой конкретной задачи, обучить персонал обращению с ними и отслеживать их использование и состояние.



Комментирует Джулиен Хорн, старший андеррайтер по Ближнему Востоку, Африке и восточному Средиземноморью (Лондон)

Разумеется, страховые случаи, связанные с высотными работами, встречаются в практике всех категорий членов Клуба. Следует признать, что риски высотных работ сопутствуют почти каждой операции в логистической цепочке. Однако надлежащее оборудование, соответствующая подготовка и контроль за производством работ являются эффективными средствами снижения этих рисков. По нашему опыту, лучшие примеры снижения рисков серьёзных увечий или гибели отличаются сочетанием всех этих мер

“

Единой минимальной высоты, начиная с которой действуют требования к высотным работам, не установлено

”

4. Проводить техническое обслуживание оборудования, обеспечивающего безопасность

Оборудование и инструментарий необходимо содержать в должном состоянии. Проверяющий должен понимать, что он ищет, уметь различить, если что-то не в порядке, и знать, какие меры можно принять в этом случае. Был случай, когда из-за неудовлетворительного технического обслуживания люка в настиле галереи крана погиб мастер-электрик. Он чинил проводку на большом мостовом кране, люк проломился, и человек упал с высоты 8 метров. Компания была оштрафована на полтора миллиона фунтов стерлингов.

5. Внедрить систему личной безопасности

Высотные работы нередко производятся в одиночку, так что немедленной помощи ждать не от кого, и работник порой не может сам сигнализировать о чрезвычайной ситуации. В таких случаях полезен личный прибор безопасности с функцией реагирования на падение, который автоматически подаст тревожный сигнал, если работник упадёт.

6. Регулярно пересматривать и обновлять инструкции и правила

Правила и инструкции должны подвергаться переоценке не реже 1 раза в год, а также после любых инцидентов, чтобы сделать выводы и определить способы предотвращения происшествий в дальнейшем.

7. Вести документацию

При любых происшествиях необходимо документально фиксировать все шаги, предпринятых для предупреждения рисков и устранения последствий. Фиксация оценки рисков, обновления правил, совещаний и обучения персонала является частью практики.

Выражаем признательность Тристану Харвуду, барристеру (Thomas Miller Law), за помощь в подготовке настоящей статьи.

1. Использованы источники:
<https://peopleSAFE.co.uk/blogs/9-vital-tips-for-working-safely-at-height/> и др.

Вынужденный перерыв в мероприятиях **окончен**

Хотя прекращение отраслевых семинаров и конференций вряд ли можно назвать худшим из последствий недавней пандемии COVID-19, всё же в это трудное время нам не доставало личных встреч. В 2022 году международные мероприятия были наконец возобновлены, и многие были рады отряхнуть заплывшие бэджи и снова повстречать коллег по отрасли.

Для ТТ Клуба исключительно важно быть всегда на передовой отраслевых дискуссий. И хотя в пандемию обсуждения продолжались в режиме онлайн, вести разговор о проблемах нашей отрасли всё же лучше всего получается при встречах лицом к лицу, за одним столом.

Перечислим основные мероприятия 2022 года и обсуждённые на них вопросы безопасности перевозок.



Маркус Джон
Всемирная конференция портов
Международной ассоциации
портов и гаваней, Ванкувер,
Канада. 16—18 мая 2022 г.



Дорота Джилли
ESPO
Валенсия, Испания
2—3 июня 2022 г.

Старший андеррайтер ТТ Клуба по Средиземноморью и Центральной Европе Дорота Джилли выступила на ежегодной конференции Европейской организации морских портов (ESPO) в Валенсии и рассказала об управлении рисками в цепочке поставок в условиях экономических, социальных и геополитических кризисов. В своём выступлении Дорота отметила: «Сегодня одной из самых больших проблем для компаний-перевозчиков стала невозможность быстро и эффективно решать локальные проблемы в цепочке поставок из-за того, что равновесие в глобальной логистике нарушено, а отрасль дестабилизирована. Не только пандемия и военные конфликты приводят к разрушению отношений на рынках и росту цен. Долгосрочные тенденции роста затрат на производство в странах Азии и распространение так называемых ESG-принципов (экология, социальная ответственность и высокое качество управления) означают, что дешёвые товары и транспортные услуги остаются в прошлом». Мы признательны за возможность поддержать конференцию и обсудить такую насущную тему в очень нестабильный для отрасли год.



Кериме Хюсейин
MARINE CLAIMS INTERNATIONAL
Дублин, Ирландия
27—29 сентября 2022 г.

В конце сентября старший претензионист Лондонского офиса Кериме Хюсейин участвовала в международной конференции по морскому страхованию MARINE CLAIMS INTERNATIONAL в Дублине. Кериме выступила по вопросу об арбитраже споров по спасению и его важности на рынке услуг Ллойда.



Перегрин Сторрс-Фокс
IPPC MEETINGS
Лондон, Великобритания
19—20 сентября 2022 г.

В сентябре 2022 г. Перегрин Сторрс-Фокс участвовал в семинаре Международной конвенции по карантину и защите растений (МККЗР) на тему: «Предотвращение завоза вредителей в морских контейнерах». Комментируя мероприятие, Перегрин сказал: «В минувшем году велась усиленная работа по изучению рисков и определению возможных мер борьбы с распространением инвазивных видов, и этот семинар явился важной частью этой работы. В числе участников были представители национальных организаций по защите растений со всего мира, а также ряда компаний, работающих в сфере контейнерных перевозок, и были озвучены различные взгляды на проблему». (Подробнее на стр. 14.)



Эндрю Уотсон-Стюарт
COOL LOGISTICS GLOBAL
Барселона, Испания
20—22 сентября 2022 г.

Эндрю Уотсон-Стюарт, старший андеррайтер по грузовым перевозкам, выступил на 14й конференции по рефрижераторным перевозкам COOL LOGISTICS GLOBAL с докладом о рисках отказа от страхования грузов, в особенности требующих температурного режима. «Замечательное мероприятие, — говорит Эндрю, — публика слушала внимательно, и многие задавали интересные вопросы касательно необходимости вдобавок к страхованию ответственности страховать и груз. Я пообщался со многими членами и не членами ТТ Клуба, многие из них высказали заинтересованность в обучении по этой теме, которое, конечно же, ТТ Клуб будет рад организовать».



Майк Ярвуд
TOS EUROPE
Роттердам, Нидерланды
14—16 июня 2022 г.

В рамках выставки TOS EUROPE состоялся запуск нашей новой инициативы — TT Club SAFETY VILLAGE. На этой площадке мы постарались осветить важнейшие проблемы отрасли, которые «не дают нам спать по ночам», и предоставить платформу для продвижения инновационных решений. Были показаны презентации девяти компаний — разработчиков решений для таких проблем, как кражи грузов, поддержание условий в контейнере, столкновения с пешеходами и т. д. Мы надеемся увидеть дальнейшие успехи SAFETY VILLAGE на мероприятиях TOS по всему миру — предоставление новаторам возможности заявить о себе, действенное продвижение безопасности и содействие реальным улучшениям в перевозочных процессах по всему миру.



Джулиен Хорн
Конференция по портам и
судоходству на Балтийском и
Чёрном море, Паланга, Литва
27—29 сентября 2022 г.



Майк Ярвуд
Всемирный конгресс FIATA
Пусан, Южная Корея
14—16 сентября 2022 г.

После трёхлетнего перерыва вновь состоялся Всемирный конгресс FIATA. Управляющий директор ТТ Клуба по предотвращению убытков Майк Ярвуд выступил на конгрессе с докладом о проблемах безопасности в цепочке поставок, а также объявил победителя конкурса FIATA «YOUNG LOGISTICS PROFESSIONAL AWARD».

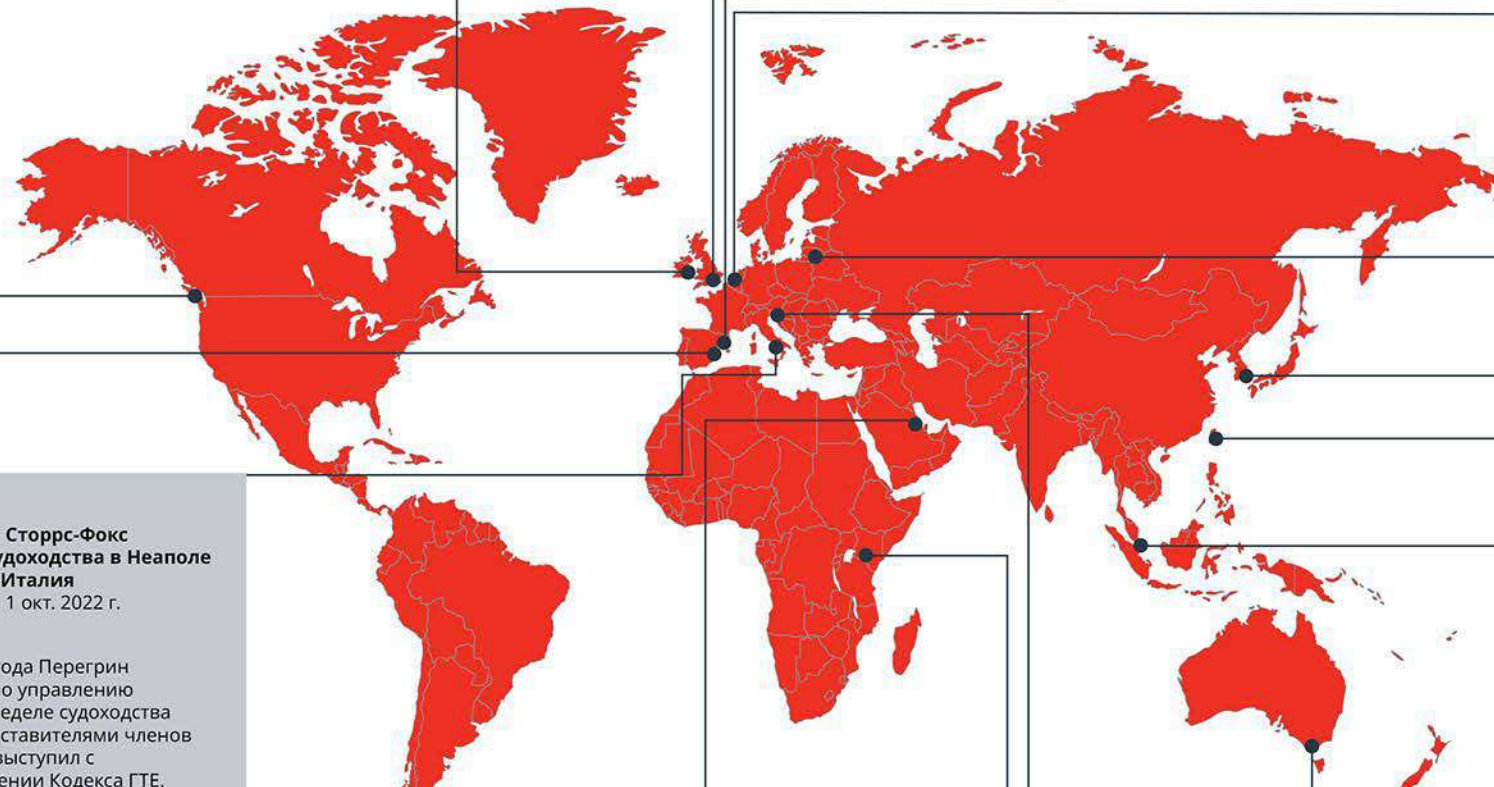
«Хотя присуждение этой награды в пандемию не прекращалось, важной частью всего процесса всегда была эта потрясающая возможность молодым специалистам пообщаться друг с другом в новой стране, и этого во время пандемии определённо не хватало. Всемирный конгресс FIATA не только является средством поощрения новых талантов в отрасли, но и объединяет экспедиторов со всего мира, позволяя им обсудить профессиональные проблемы со всех уголков земного шара».



Перегрин Сторрс-Фокс
Семинары по рискам для
членов ТТ Клуба. Тайбэй,
Тайвань
14—15 ноября 2022 г.
(Подробнее на стр. 32)



Лоренс Джонс
TOS ASIA
Сингапур
29—30 ноября 2022 г.



Перегрин Сторрс-Фокс
Неделя судоходства в Неаполе
Неаполь, Италия
26 сент. — 1 окт. 2022 г.

В конце сентября этого года Перегрин Сторрс-Фокс, директор по управлению рисками, участвовал в Неделе судоходства в Неаполе вместе с представителями членов CARGO INTEGRITY GROUP и выступил с презентацией о применении Кодекса ГТЕ. Перегрин рассказал об основных видах рисков, включая возгорание, опрокидывание контейнеров, автодорожные и железнодорожные аварии и проникновение вредителей. Многие из этих рисков связаны с неправильными действиями при загрузке контейнеров. Говоря о соблюдении Кодекса ГТЕ, Перегрин пояснил: «Динамика логистических цепочек могут вести те или иные действия. В сотрудничестве с участниками CARGO INTEGRITY GROUP мы работаем над созданием легко доступных руководств, которые делают сложное простым и помогают лучше понять технологии правильной загрузки. Я был весьма рад лично поделиться этими рекомендациями на прошедшей Неделе судоходства в Неаполе».



Абдул Фахл
SAUDI MARITIME CONGRESS
Эд-Даммам, Саудовская Аравия
28—29 сентября 2022 г.

Директор TTMS (GULF) Абдул Фахл участвовал в Саудо-Аравийском морском конгрессе в сентябре этого года. «Это была позитивная неделя, — комментирует Абдул. — Я встретился с местными членами Клуба и брокерами, а затем отправился в Эд-Даммам на двухдневное мероприятие. Участников было много, и обсуждались темы, важные для развития отрасли. Мне посчастливилось выступать на круглом столе с очень сильными участниками и осветить ключевые проблемы безопасности, включая возгорание на контейнеровозах, несоблюдение и даже незнание о существовании Кодекса ГТЕ и важность мер безопасности в логистике. Саудовская Аравия — один из важнейших игроков в нашей отрасли, и это мероприятие — отличный шанс привлечь к проблемам безопасности должное внимание».



Риз Ричардс
Австралийская конференция
производителей зерна
Мельбурн, Австралия
27—28 июля 2022 г.

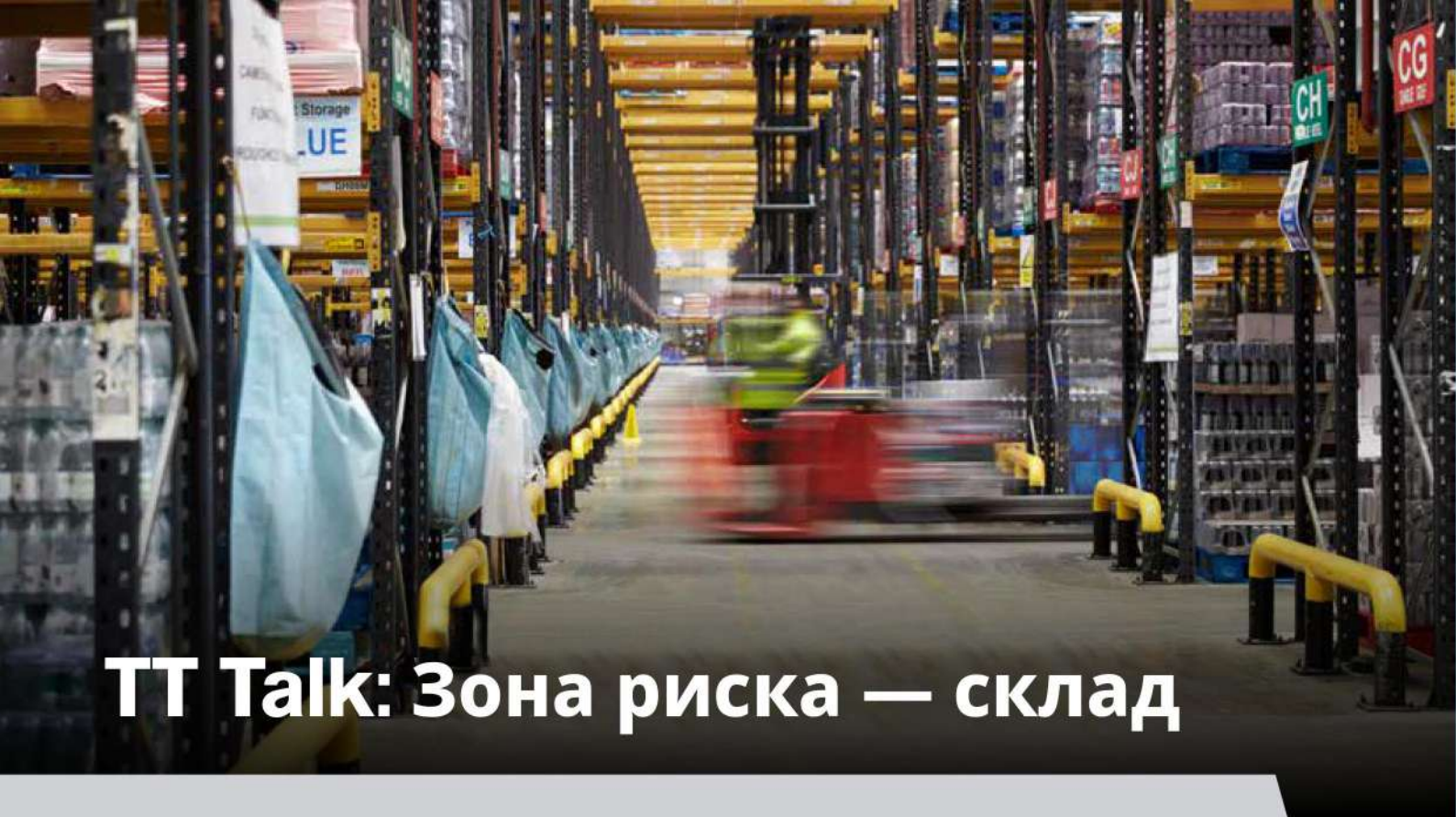


Иэн Роуз
MEDITERRANEAN PORTS AND
SHIPPING. Портоторж, Словения
24—26 мая 2022 г.



Абдул Фахл
INTERMODAL AFRICA 2022
Момбаса, Кения
26—28 апреля 2022 г.

Подробнее на сайте



TT Talk: Зона риска — склад

В мартовском выпуске TT Talk мы обратились к теме безопасности грузовых складов. В этой сфере случаются инциденты катастрофического масштаба — достаточно вспомнить происшедшее в Бейруте и Тяньцзине. И хотя куда более часты не столь пугающие события и проблемы, неудивительные в условиях загруженности логистических цепочек, в совокупности они могут принести не меньший урон бизнес-процессам. После публикации TT Talk мы создали серию новых материалов TT BRIEF, где в наглядной форме даны рекомендации по снижению этих рисков.

В 2021 году была успешно запущена серия руководств TT BRIEF. Мы продолжаем разработку рекомендаций в этом формате, который оказался удобным для профессионалов и широкого круга заинтересованных лиц. Одной из тем серии стали различные элементы рисков, связанных со складскими работами.

Склады являются фундаментальной составляющей глобальной цепочки поставок. В них осуществляется как краткосрочное или долгосрочное хранение грузов и перегрузка на другой вид транспорта, так и более сложные операции, например переупаковка или ко-пакинг. Можно утверждать, что важность складских узлов существенно возрастает, так как участники транспортно-логистических цепочек начинают от модели поставок «точно в срок» переходить к более консервативным методам работы, придавая всё большее значение хранению товаров вблизи места производства или продажи. Складские операции сочетают в себе множество различных задач и процессов и связаны с определёнными рисками. В последние два года некоторым операторам пришлось проявить гибкость и удовлетворять новым или возросшим требованиям заказчиков по мере развития запросов бизнеса. При этом к управлению складом стоит подходить ответственно, осознавая существующие риски.

В настоящей серии руководств TT BRIEF даётся обзор основных рисков, от этапа выбора склада до случаев пожара или затопления, а также предлагаются краткие и наглядные рекомендации по их снижению.

[Подробнее на сайте](#)

Грани риска

На начальном этапе следует рассмотреть такие факторы, как местоположение, близость транспортных сетей, размеры, доступность рабочей силы и стоимость аренды либо покупки земли. Первое и самое важное решение: приобретать или арендовать территорию? От этого весьма сильно зависит уровень ответственности и затрат на эксплуатацию склада. При заключении любого рода контрактов чёткое понимание вытекающих из них обязанностей позволит избежать проблем в дальнейшем.

С учётом изменения климата возрастающее беспокойство вызывают риски ущерба грузам из-за непогоды, включая затопление. Менее очевидный фактор — это деятельность других складов и иного рода организаций по соседству, которая может быть связана с риском загрязнения или присутствия несовместимых грузов.

Не менее важен вопрос обеспечения безопасности. Согласно отчёту TT Клуба и Британского института стандартизации (BSI) о мировой статистике краж груза за 2020 год, кражи со складов, терминалов и т. п. объектов за последние годы существенно возросли и составляют около 25% общего числа зафиксированных краж. Этот показатель варьируется в зависимости от страны и региона, а также от надёжности применяемых средств и мер безопасности. Также необходимо уделять внимание качеству и состоянию материальных средств безопасности, таких как ограждение территории и видеонаблюдение.

Обратите внимание на организационные вопросы, в т. ч. на уровень проверки при найме, соблюдение пропускного режима, использование корпоративной униформы и информационную безопасность. Единого решения в области складской безопасности не существует, многое зависит от номенклатуры хранимого груза и частоты его перемещений.

Главное — люди

Согласно отраслевой статистике несчастные случаи на складах совсем не редки. Постоянное движение создаёт повышенную опасность, а автоматизация несёт дополнительные риски. Позаботившись о безопасности складских процессов, вы не только снизите риски травм среди персонала, но и повысите эффективность работы и сохранность грузов.

Ключевой элемент охраны труда и здоровья — это контроль персонала, посетителей и подрядчиков. Для снижения риска надо понимать, кто, когда и почему присутствует на территории, ограничивать доступ в определенные зоны и грамотно инструктировать персонал. Важными задачами также являются маршрутизация людей на складе и правильная работа с оборудованием.

Ничего не забыть

Ещё одна опасность, о которой напомнила катастрофа в Бейруте в августе 2020 г., связана с хранением брошенных или невостребованных грузов. Необходим тщательный контроль и учёт хранимых товаров.

TT Клуб уже указывал на последствия затопления. Ущерб может быть огромен: вода проникает повсюду и портит практически все виды груза. При наводнении вода всегда грязная, что приводит к увеличению ущерба. Если затоплена местная канализация, что бывает нередко, то повышается уровень антисанитарии, а значит, увеличивается ущерб грузу и опасность для здоровья.

Хотя контракты предусматривают защиту от ответственности при форс-мажорных ситуациях, не стоит упускать из виду тенденции местного климата; надо оценивать актуальные риски и предпринимать все разумные меры для их снижения. Тот факт, что за конкретный промежуток времени выпало больше осадков, чем за аналогичные периоды в прошлом, может не быть веским юридическим доводом в вашу защиту, если вы не докажете, что при принятии стратегических решений учли максимум рисков.

Пожары на складах — ещё одна опасность, весьма значительная как по убыткам, так и по последствиям для работы. Среди основных причин пожаров — неисправность электропроводки, сбой оборудования, пожароопасные работы, недобросовестная эксплуатация имущества, несоблюдение запрета курения. Периодическая оценка рисков, надлежащее техобслуживание, обучение персонала, поддержание дисциплины и порядка позволят избежать большей части инцидентов. Также важно понимать, какие риски представляют хранимые грузы. Пожарная безопасность требует особого внимания независимо от того, являетесь ли вы владельцем или арендатором склада и оборудования. Если вы арендуете складские площади, не следует думать, что эта обязанность лежит исключительно на владельце. Обслуживание и ремонт помещения зачастую являются обязанностью арендатора.



Комментирует Дункан Манн, андеррайтер по Ближнему Востоку, Африке и восточному Средиземноморью (Лондон)

“

В этом году мы презентовали ещё одну мини-серию TT BRIEF из пяти документов, в которых осветили такие извечные и касающиеся всех складских операторов темы, как особенности выбора склада, борьба с рисками затопления, предупреждение пожаров на складах и советы по охране труда и обеспечению безопасности на складе. Эта серия стала удачным дополнением к предыдущим выпускам TT BRIEF, содержащим рекомендации по ряду аспектов подготовки груза к транспортировке и физической и контрактной защите груза во время перевозки. Материалы TT BRIEF переводятся на разные языки и очень популярны среди наших членов и в социальных сетях. Члены TT Клуба говорят, что успешно используют эти документы для обучения сотрудников, и мы рады, что можем помочь им.

”



Плакаты TT BRIEF

В 2022 году на основе существующих материалов TT BRIEF специалисты Клуба разработали плакаты, которые можно размещать на складах, погрузочных площадках, в холлах и помещениях для персонала. Первые тиражи уже вышли из печати, и на фотографии вы можете видеть, как выглядят эти плакаты на складе у одного из наших членов в Великобритании. Скоро плакаты будут доступны для скачивания с нашего сайта. TT Клуб также может выслать членам Клуба отпечатанные плакаты по запросу.

Говорит Алперен ГЮЛЕР, генеральный директор UTKAD:

«Мы делимся статьями и руководствами TT Клуба с нашими членами и очень продуктивно используем их на заседаниях рабочих групп. Материалы Клуба освещают важные моменты отраслевой практики и весьма полезны. Мы внимательно следим за всеми публикациями Клуба, и очень удобно, что они доступны также в переводе на турецкий».

Пять минут с Маносом Караниколасом: риски при применении гарантийных писем

Старший претензионист Манос Караниколас работает в ТТ Клубе с 2018 года. До этого он был сотрудником итальянской компании, специализирующейся по судоходному праву, и в юридическом отделе судоходства в Генуе. Манос получил юридическое образование в Греции и степень магистра морского права в Саутгемптонском университете. В своём нынешнем качестве Манос работает с членами ТТ Клуба из центральной Европы, Скандинавии и Средиземноморья в тесном сотрудничестве с нашими андеррайтерами по этим регионам. Он обладает обширным опытом работы как со стандартными, так и со сложными кейсами транспортных операторов, судоходств, морских терминалов и портов, что даёт ему глубокое понимание множества разнообразных рисков, с которыми сталкиваются члены ТТ Клуба. Одним из таких рисков, с которым Манос особенно хорошо знаком, является применение в мировой логистике гарантийных писем (LETTERS OF INDEMNITY). Хотя этот документ достаточно часто используется в международных перевозках и торговле, нередко возникают вопросы относительно его надёжности. Мы обсудили с Маносом тонкости оформления и использования гарантийных писем, чтобы лучше понять, как снизить связанные с этим риски.

Манос Караниколас

Старший
претензионист
ТТ Клуба (Лондон)



Манос, начнём с азов: что такое в принципе гарантийное письмо (LETTER OF INDEMNITY)?

По сути, это договор между двумя сторонами: лицом, выдавшим гарантийное письмо, и получателем. Первая сторона предлагает второй стороне выполнить определённое поручение и выдаёт ей гарантийное письмо, защищающее её от ответственности, к которой может привести исполнение этого поручения. Чаще всего надобность в гарантийном письме возникает, если перевозчику поручается выдать груз без предъявления оригинала коносамента, если коносамент утерян, приходится заменять или дробить коносамент, либо сохранность или количество груза вызывает вопросы.

Какие субъекты участвуют в оформлении гарантийного письма?

В оформлении в принципе участвуют три стороны. Во-первых, получатель (обычно это перевозчик или иное третье лицо), т. е. сторона, которая должна выполнить поручение и в обмен просит предоставить гарантии. Во-вторых, это сторона, выдающая гарантию, как правило грузоотправитель или грузополучатель. И наконец, банк, который обеспечивает LETTER OF INDEMNITY своей гарантией.

Для чего требуется участие банка?

Получатель гарантийного письма должен быть уверен в надёжности и платёжеспособности выдающей его стороны, в том, что она сможет выполнить договорные обязательства, которые часто предусматривают выплату крупных сумм. Поэтому всегда лучше, чтобы гарантийное письмо было скреплено подписью родительской компании и/или надёжного банка. Разумеется, по коммерческим соображениям грузоотправитель или грузополучатель не всегда охотно обеспечивает этот дополнительный уровень гарантии, а перевозчик, желая сохранить хорошие рабочие отношения, не всегда настаивает на нём. Однако надо помнить, что гарантийное письмо защищает вас лишь настолько, насколько надёжна и платёжеспособна выдавшая его компания!

“

Гарантийное письмо защищает вас настолько, насколько платёжеспособна и надёжна выдавшая его компания

”

Что важнее всего отследить при оформлении и получении гарантийного письма?

Документ должен быть чётко и правильно сформулирован и содержать подробное описание причин его выдачи, точное изложение обязанностей получателя гарантийного письма и рисков, которые покрываются гарантией. Все стороны соглашения также должны быть однозначно определены. Лицо, выдающее документ, должно указать верхний предел суммы гарантии, так как получатель может предпочесть, чтобы эта сумма была неограниченной. Стоит проследить, что адресат письма указан верно. Наконец, целесообразно прописать в документе применимое право и компетентный орган по разрешению споров. Согласованный документ подписывается выдающей стороной.

Каковы основные риски для всех заинтересованных сторон?

Основной риск — что при наступлении ответственности держателю гарантийного письма не удастся получить от выдавшей стороны причитающуюся ему компенсацию. Как уже сказано, надёжность гарантийного письма определяется надёжностью и платёжеспособностью выдавшей его компании. Получатель гарантии должен принять меры предосторожности и убедиться, что его контрагент заслуживает доверия и обладает достаточными средствами для выплаты суммы гарантии в случае необходимости. Если есть опасность неплатёжеспособности контрагента, лучше не соглашаться выполнять его поручение. Получатель гарантийного письма всегда рискует быть обвинённым в нарушении контракта, нарушении условий доставки или присвоении груза. Кроме того, может оказаться, что добиться исполнения гарантии невозможно по какой-либо причине, например из-за недостатка средств у выдавшей стороны, истечения срока действия гарантийного письма или признания его незаконным. Если вам предлагают гарантийное письмо, рекомендуем связаться с вашей страховой компанией и получить юридическую консультацию.

Как можно уменьшить эти риски?

Получателю гарантийного письма стоит проследить, что выдающая сторона берёт на себя обязательство покрыть все издержки, убытки, ущерб и прочие возможные последствия рисков, связанных с поручением. Важно понимать, что чем больше видов риска прописано в LETTER OF INDEMNITY, тем больше должны быть обеспечены гарантии. Для большей надёжности получатель гарантии может попросить, чтобы гарантийное письмо было выдано совместно грузоотправителем и грузополучателем и скреплено подписью первоклассного банка. Стоит по возможности договориться, чтобы документ был бессрочным. Если же этого не удастся, в интересах получателя обеспечить, чтобы срок действия был достаточен для покрытия возможных рисков. При этом он может превышать срок, предусмотренный договором перевозки. Работа с гарантийным письмом связана с рисками и таит в себе немало подводных камней. ТТ Клуб рекомендует, прежде чем соглашаться на его оформление, всегда получать юридическую консультацию.

“

Получатель гарантийного письма должен быть уверен в надёжности и платёжеспособности выдающей его стороны

”

Борьба с распространением вредителей по морским маршрутам перевозки контейнеров

Перегрин Сторрс-Фокс

Директор по
управлению рисками
(Лондон)



Вредители наносят колоссальный урон сельскому хозяйству и природной среде во многих частях света. Одним из путей их распространения являются контейнерные перевозки, из-за чего контроль за этим видом деятельности в настоящее время ужесточается. Как ТТ Клуб уже подчёркивал, изменения в законодательстве и отраслевых стандартах могут создавать серьёзные трудности для всех участников мировой цепочки поставок.

Вредители наносят колоссальный урон сельскому хозяйству и природной среде во многих частях света. Одним из путей их распространения являются контейнерные перевозки, из-за чего контроль за этим видом деятельности в настоящее время ужесточается. Как ТТ Клуб уже подчёркивал, изменения в законодательстве и отраслевых стандартах могут создавать серьёзные трудности для всех участников мировой цепочки поставок.

В минувшем году велась усиленная работа по изучению рисков и определению возможных мер борьбы с распространением инвазивных видов. В начале 2022 г. Целевая группа по морским контейнерам (SCTF) (1), учреждённая для сбора данных и изучения проблемы, опубликовала отчёт с рядом рекомендаций. Ключевые среди них: провести под эгидой Международной конвенции по карантину и защите растений (МККЗР) (2) международный семинар по борьбе с завозом вредителей в морских контейнерах. Встреча состоялась в сентябре 2022 года в Лондоне.

“
Сбор и хранение критически важных данных, в том числе касающихся движения, следует начать уже сейчас

”

Семинар в Лондоне, сентябрь 2022 г.

В семинаре участвовали представители национальных организаций по защите растений из разных стран мира. На мероприятии также были представлены ряд компаний, работающих в сфере контейнерных перевозок (включая грузоотправителей, экспедиторов, операторов портов и терминалов и судоходные компании), и другие заинтересованные стороны, в том числе Всемирный банк и ТТ Клуб.

Проблема чётко обозначена: по вине вредителей в настоящее время мировой урожай ежегодно терпит урон в 10—16%, а мировые запасы продовольствия недосчитываются порядка 40%. Размеры ущерба оцениваются в 222 млрд. долларов США — потрясающая цифра. Порча продовольствия ведёт к выбросам углекислого газа и дополнительному водопотреблению, от которых соответственно 58% и 78% приходится на долю продуктов растениеводства (включая фрукты, овощи, зерновые, корнеплоды и клубнеплоды) (3).

Участники семинара отметили, что существует несколько путей перемещения вредителей между странами и континентами (4) и масштаб проблемы в сфере морских контейнерных перевозок плохо поддаётся оценке. Однако нашей общей задачей является определение сфер риска и необходимых шагов для борьбы с интродукцией вредителей.

Разумеется, мировые цепочки контейнерных перевозок представляют сложную картину. Ежегодно перемещается порядка 245 миллионов контейнеров, из которых около 40% идут порожними. В ходе перевозки контейнер пересекает границы, происходит передача контроля, меняются виды транспорта и окружающие условия. Логистические процессы включают множество участников, играющих разные роли. К тому же операторы должны постоянно обеспечивать быстрое и бесперебойное перемещение контейнеров и одновременно, по выражению одного из делегатов, разбираться с «миллионами исключений». Заниматься также выявлением и устранением рисков, связанных с проникновением в упаковки и контейнеры вредителей, может быть непосильной задачей.

Время действовать

Как следствие, первым оружием в арсенале будет информированность и ответственность каждого; независимые проверки полезны, но всё же проявлять бдительность на своём участке требуется от каждого из игроков в транспортной цепочке. Далее, было указано, что во избежание чрезмерной нагрузки на бизнес следует применять комплексный подход, сочетающий добровольные и обязательные меры для существенного снижения риска. Бороться с вредителями фумигацией, тепловой обработкой и т. п. в целом было сочтено нереалистичным. С другой стороны, новаторские идеи в области конструкции контейнеров (5), технологии защитных покрытий, цифровых технологий не лишены перспектив. Масштабное применение некоторых из них требует времени, но сбор и хранение критически важных данных, в том числе касающихся движения, следует вести уже сейчас, чтобы обеспечить эффективность точечных тревожных сигналов и проверок в дальнейшем. Далее, существующие механизмы контроля, такие как критерии осмотра контейнеров, используемые на складах, могут без труда быть дополнены простыми фитосанитарными проверками, подобно тому, как это было сделано в новой редакции Руководства ИМО по осуществлению программ инспектирования грузовых транспортных единиц (7).

Что дальше?

В качестве следующего шага к усилению борьбы с перемещением вредителей растений было намечено создание в ближайшие пару лет рекомендаций Комиссии по фитосанитарным мерам (КФМ) по поддержанию чистоты морских контейнеров. Эта задача теперь лежит в основном на фокус-группе по морским контейнерам при КФМ, которая должна выработать новые рекомендации. В группу вошли сотрудники отдельных национальных организаций по защите растений, а также два представителя отрасли. Поддержку фокус-группе при КФМ оказывает подгруппа для отраслевых объединений под названием «консультационная группа представителей бизнеса по чистоте контейнеров (CCIAG)». Проект рекомендаций планируется представить на рассмотрение на 17й сессии Комиссии по фитосанитарным мерам МККЗР в марте 2023 года. Если разработку будет решено продолжить, будет проводиться дальнейшее обсуждение, в том числе, возможно, на специально организованной рабочей встрече в июле 2023 года в австралийском Брисбене. С учётом этого в начале 2024 года можно будет ожидать от МККЗР ключевых решений по предлагаемой разработке долгосрочного руководства по морским контейнерам.

В заключение

ТТ Клуб придаёт огромное значение задаче защиты мировых природных ресурсов от вредителей и безотлагательной разработке действенных и соразмерных мер снижения связанных с этим рисков. Предприятиям и объединениям всех категорий следует проявить ответственное отношение к серьёзной проблеме распространения вредителей по интермодальным контейнерным маршрутам. Целенаправленные меры, предусматриваемые международными правилами и конвенциями, должны способствовать эффективной борьбе с интродукцией вредителей, но нагрузка на логистику при этом должна быть минимизирована.

Несмотря на плодотворную дискуссию, без которой нельзя представить себе успешного сотрудничества, на семинаре стало очевидно, что проблема рассматривается в отрыве от других областей риска. Обсуждение было сосредоточено на теме порчи растений, и практически не было речи о её реальной связи с проблемами транспортировки животных и продуктов питания, не говоря уже о перевозке наркотиков и других видах контрабанды, а также более общих вопросах безопасности, характерных для транспортной отрасли в целом. Весьма оказательно, что в настоящее время не существует агентства при ООН или международной организации, ответственной за сведение воедино всех нитей; это брешь, которая весьма вероятно может снизить эффективность работы и привести к задвоенности усилий экспертов.

1 См. <https://www.ippc.int/en/core-activities/capacity-development/sea-containers/ic-sub-group-sea-container-task-force-sctf/>

2 Международная конвенция, подписанная более чем 180 государствами и администрируемая Комиссией по фитосанитарным мерам, являющейся частью Продовольственной и сельскохозяйственной организации (ФАО) ООН

3 См. <https://www.mckinsey.com/industries/consumer-packaged-goods/our-insights/reducing-food-loss-what-grocery-retailers-and-manufacturers-can-do>

4 Общедоступная информация правительственных органов, таких как Погранично-таможенная служба США (<https://www.cbp.gov/>), свидетельствует о большом спектре путей распространения вредителей

5 См. «Контейнеры», периодическое издание Международного бюро по контейнерам, № 4/2022, стр. 10

6 Например, Единые критерии осмотра и ремонта контейнеров (UCIRC)

7 См. циркуляр ИМО № MSC.1/Circ.1649

“
По вине вредителей в настоящее время мировой урожай ежегодно терпит урон в 10—16%, а мировые запасы продовольствия недосчитываются порядка 40%
”

Подробнее на сайте

Порты и терминалы — всюду схожие проблемы



Лоренс Джонс, директор по оценке глобальных рисков офиса ТТ Клуба в Сиднее, снова посещает состоящие в нашем клубе порты и терминалы, проводя оценку рисков и обучающие семинары. За плечами у Лоренса 50-летний опыт работы в отрасли. В этой статье он рассказывает о том, как обеспечивает наших членов всей необходимой информацией для безопасного ведения работ.

В этом году ковидные ограничения были ослаблены, так что начиная с апреля я смог побывать в гостях у 19 членов ТТ Клуба в Европе, на Ближнем Востоке, в Азии и Австралии и провести на их предприятиях оценки риска и обучающие семинары по управлению рисками. Здорово снова встречаться с членами нашего Клуба лицом к лицу и помогать им сокращать выплаты по страховым претензиям, экономить финансы и, что важнее всего, спасать жизни.

К сожалению, по-прежнему приходится решать очень много обычных для отрасли проблем. Пешеходы всё так же оказываются на пути у складских погрузчиков, случаются падения кранов на суда, а штабелирование контейнеров на судах и терминалах по-прежнему связано с риском обрушения. Подобные происшествия ведут не только к повреждениям оборудования и грузов, но и к травмам. И обидно, что нередко их можно избежать с помощью общедоступных процедур, систем и технологий.

В этом году меня приятно удивило принятое на одном терминале решение инвестировать в технологию предотвращения падений подъёмных кранов и контейнеров. Однако на их же складе сотрудники не были никак защищены от риска столкновения с погрузчиками. На другом терминале, расположенном в Европе, оказались современные портовые краны, которые не были защищены от падения — не было даже систем с натяжным тросом. Когда я указал на это, мне сообщили, что электронная сенсорная система защиты была сочтена ненадёжной и отключена. Проверка показала, что установившая её организация не прошла обучение и не была сертифицирована производителем.

Для начала предлагаю рассмотреть основную причину травм на производстве: погрузчики + пешеходы. Разметка пешеходных дорожек, конечно, помогает, хотя лучше всего вообще исключить присутствие пешеходов во время работы погрузчиков. Если этого добиться нельзя, нужно установить одну из доступных на рынке систем датчиков приближения. Система будет определять взаимное положение пешеходов и погрузчиков и сигнализировать об опасности столкновения. Настоятельно рекомендуется применять такие системы, если погрузчики и пешеходы работают на одной территории.

Во-вторых, нельзя обойти риск обрушения контейнерных штабелей. Контейнеровозы становятся всё больше и больше, и почти каждый порт и терминал теперь принимает суда гигантских размеров. Увеличиваются подъёмные краны, увеличиваются и штабеля контейнеров на палубах. В результате всё чаще происходят столкновения или обрушения контейнеров: спредер или перемещаемый контейнер сталкивается с контейнером, стоящим на судне, и сталкивает его в воду или на пирс. При этом могут пострадать оборудование и люди на пирсе.

Падение контейнеров часто происходит также на контейнерных терминалах, где их грузят с помощью козловых кранов. Погоня за высокой производительностью ведёт к увеличению скорости и опрокидыванию контейнеров со штабелей на другие контейнеры или грузовики.

И того, и другого можно избежать с помощью систем определения профиля контейнерных штабелей. Это сделает работу автоматизированных кранов на контейнерных площадках безопасной. Аналогичными сенсорными системами могут быть оснащены также краны с ручным управлением и береговые перегружатели, что позволит предотвратить обрушение. Хотя дооснащение одного крана обходится в 20—30 тыс. долларов США, это будет целесообразное вложение, если принять во внимание вероятность несчастных случаев и репутационных потерь.

И наконец, ещё одна постоянная опасность — столкновение портового крана с судном. Такие столкновения бывают несерьёзными, а бывают и весьма значительными; так, в одном случае ущерб был оценён примерно в 2 млн. долларов США. К тому же кран вышел из строя на шесть месяцев, так что компания недополучила приблизительно 6 млн. долларов США. Об этой проблеме я говорю уже не первый год и всем рекомендую оснастить все портовые краны электронными сенсорами для предотвращения столкновений.

Технологии для предотвращения подобного рода происшествий хорошо разработана, и меня порой поражает, что терминалы не устраняют этот риск, чтобы защитить свои активы. К сожалению, мотивация появляется, как правило, только после столкновения, когда уже слишком поздно.

Простейшая форма защиты — это система с натяжным тросом. Именно такая система обычно предлагается производителем. Её установка наименее затратна, однако она требует постоянного технического обслуживания из-за необходимости поддерживать трос в натянутом состоянии. Кроме того, такая система зачастую не успевает остановить падение, так как на полной скорости расстояние торможения крана составляет порядка 3,5 м, а трос приводит механизм в действие только тогда, когда до стрелы крана остаётся метр или меньше. Конечно, система с тросом — это лучше, чем ничего, но она не слишком эффективна и надёжна и служит скорее для сигнализации о столкновении, чем для его предотвращения.

Электронные сенсоры хорошо зарекомендовали себя и способны подавать сигналы: «Тревога», «Снизить скорость» и «Стоп», что позволяет исключить подобные инциденты. Ими рекомендуется оснащать все эксплуатируемые и вновь выпускаемые краны. Наиболее испытанной и экономически выгодной считается система лазерных сенсоров фирмы Sick Sensor Technologies (www.sick.com). Сенсоры последних моделей просты в установке и требуют минимального обслуживания. При стоимости в районе от 20 до 30 тыс. долларов США, включая установку, это весьма целесообразное вложение средств.

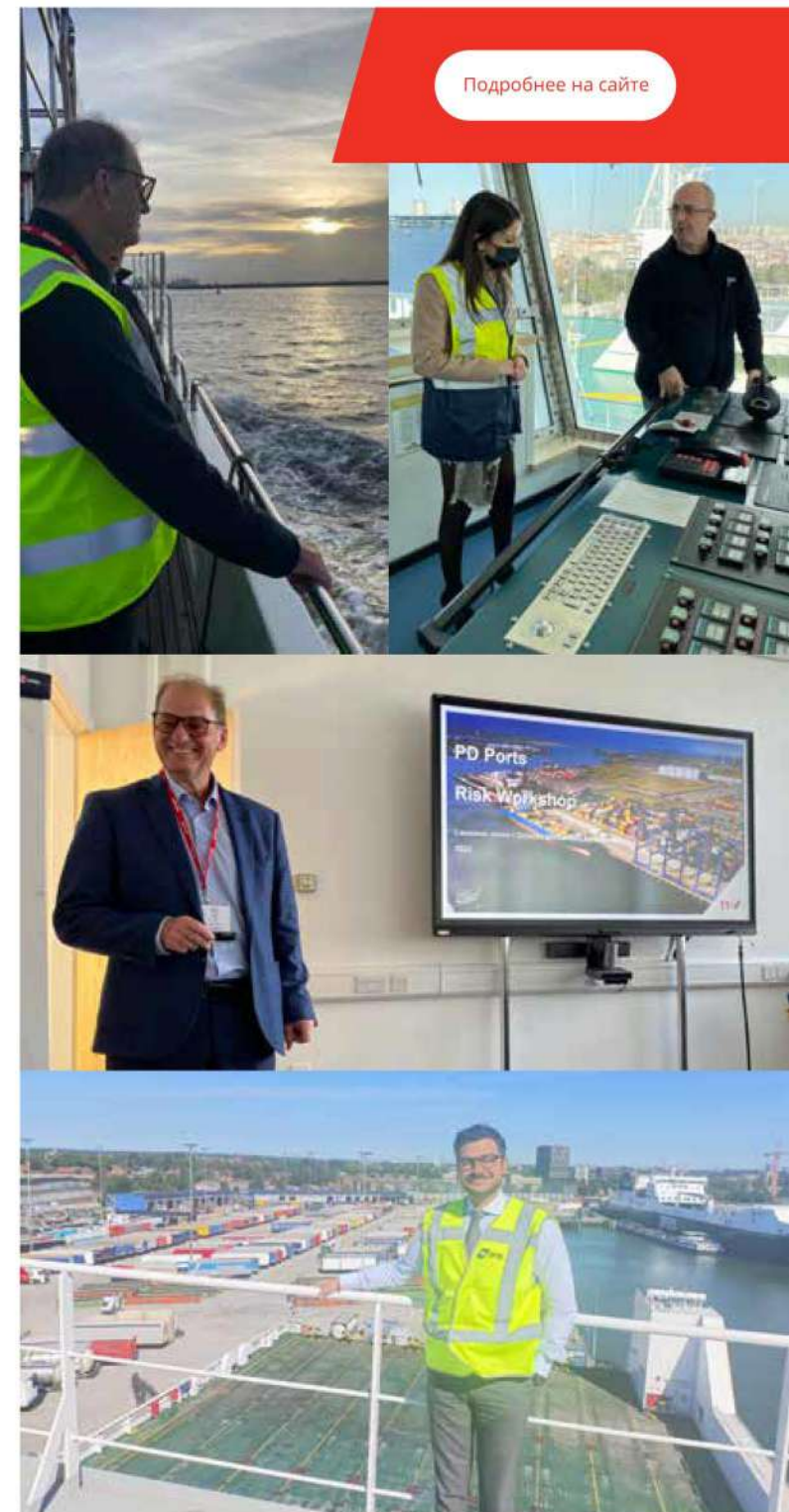
Однако сенсоры должны быть установлены и отлажены компетентной компанией. ТТ Клубу известно о многих случаях, когда это было сделано некорректно по просчёту производителя кранов, оператора терминала и/или привлечённого подрядчика. На одном из терминалов, где я побывал, собирались снять все сенсоры Sick из-за постоянного ложного срабатывания. Стрелы кранов смотрели на восток, и каждое утро в 10 часов срабатывали сенсоры, потому что на них светило солнце. Сенсоры были установлены третьей стороной, которой не было известно о настройках, позволяющих устранить эту проблему. Настройки были скорректированы, и система стала работать без сбоев. На другом терминале сенсоры были установлены на передних стойках кранов с каждой стороны стрелы. Если нужно было поднять стрелу выше мостика судна, сенсорную систему приходилось деактивировать. Однажды после очередного такого отключения стрелу подняли не на всю высоту, и она ударила о судно. Причина опять-таки была в некорректной установке и наладке. Поэтому отрадно, что Sick Sensor Technologies улучшают свои инструкции по установке и пуску-наладке и создают сеть официальных установщиков по всему миру.

Таким образом, правильная установка испытанных электронных сенсорных систем на портовое и складское оборудование снижает риски ущерба здоровью и имуществу, защищая от колоссальных убытков и простоев. Я буду рад и в дальнейшем посещать членов ТТ Клуба и рассказывать о новейших разработках в сфере безопасности.



Комментирует Кристин Полинг — специалист по работе с претензиями (Нью-Джерси)

“ В американском регионе наблюдается рост числа претензий в связи с инцидентами в грузообрабатывающих центрах. Транспортно-логистическая отрасль работает на пределе, чтобы компенсировать различные задержки, и наши контейнерные терминалы и порты загружены как никогда. Это означает ещё большую скученность контейнеров, оборудования и персонала, что без тщательного управления рисками ведёт к учащению несчастных случаев. На территориях портов и терминалов членов ТТ Клуба участились обрушения контейнерных штабелей, а значит — увеличивается объем ущерба грузам и оборудованию и, конечно, растёт количество претензий в связи с травмами персонала. Возмещение вреда здоровью становится особенной проблемой, если в регионе расположения терминала присяжные склонны присуждать пострадавшим крупные компенсации. Мы планируем проводить дальнейшую разъяснительную работу и обсуждать эти риски с нашими членами ”



[Подробнее на сайте](#)

TT TALK: Литиевые батареи — начинка с огоньком

Горячая тема 2022 года — литиевые батареи. И хотя нами уже опубликован справочный материал о проблемах, связанных с упаковкой и перевозкой таких батарей, давайте вернёмся в апрель 2022 года, когда мы впервые подняли эту тему

Литиевые аккумуляторы – один из наиболее распространённых типов батарей, без которого уже невозможно представить глобальный рынок электроники: сейчас ими укомплектованы телефоны, камеры, ноутбуки, электроинструменты, скутеры, электромобили и многое другое. Потребительский спрос повышается, мировая промышленность переходит на новые энергоносители, и рынок литиевых аккумуляторов быстро растёт. Поэтому важно понимать все сопутствующие риски.

Благодаря компактным размерам и малому весу в сочетании с высокой ёмкостью и возможностью перезарядки, литиевые и в особенности литий-ионные аккумуляторы используются повсеместно. Срок службы такого аккумулятора зависит от частоты использования и перезарядки и составляет до нескольких лет. С учётом популярности литиевых батарей неудивительно, что они часто встречаются в перевозимых грузах. Однако после нескольких серьёзных инцидентов были разработаны нормативные ограничения на авиаперевозку литий-ионных батарей. Новые правила безопасности вступили в силу 1 апреля 2022 года. Очевидно, что перераспределение грузопотока, содержащего литиевые батареи, приведёт к увеличению объёмов перевозок наземным транспортом. В дальнейшем подобные ограничения могут коснуться и морского транспорта. При этом из-за ряда недавних происшествий безопасность перевозки литиевых батарей вызывает справедливые вопросы у морских перевозчиков.

Что такое литиевые батареи?

Группа литиевых батарей включает в себя перезаряжаемые литий-ионные аккумуляторы и более десятка разновидностей литий-металлических батарей, которые содержат металл или сплав лития и не подлежат перезарядке. Риски, которые представляет конкретная литиевая батарея, зависят прежде всего от объёма содержащегося в ней лития и других реактивных веществ. Высокий спрос на аккумуляторные батареи неизбежно привёл к появлению «серого рынка» и появления дешёвой, некачественной и несертифицированной продукции, в том числе отремонтированных и даже самодельных аккумуляторов.

Благодаря платформам онлайн-торговли такие потенциально опасные изделия широко реализуются по всему миру, зачастую в нарушение международных стандартов и законодательства.

Как и со многими другими успешными технологиями, рыночный спрос на аккумуляторы опережает разработку связанных с ними правил безопасности. С середины 1980-х годов литиевые батареи классифицируются в соответствии с правилами перевозки опасных грузов в зависимости от веса лития, содержащегося в элементах или батареях. По мере развития технологии вес батарей значительно уменьшился, а количество получаемой энергии увеличилось вдвое, что, соответственно, увеличило и риски.

Как обеспечивается безопасность перевозки литиевых батарей?

На этапе производства и подготовки к перевозке заложены определённые требования к литиевым батареям, чтобы они безопасно выдерживали не только транспортировку, но и ежедневное использование в течение предусмотренного срока службы. В подразделе 38.3 Руководства по испытаниям и критериям ООН (см. стр. 419 в версии Rev.7 — пересмотренная версия на основе стр. 33 Rev.7/Amend1) изложен международный стандарт, которому должны соответствовать литиевые батареи для получения сертификата безопасности.

Сертификация включает в себя прохождение серии лабораторных испытаний, в которых аккумулятор тестируется на взрывоопасность, воспламенение, протечку, сохранение целостности. Экспертизу должен проводить независимый сертифицированный центр, а ответственность за получение сертификата безопасности лежит на грузоотправителе / производителе.

Не стоит забывать о нагрузках, вызываемых транспортировкой. Удары и перегрев аккумуляторов при транспортировке могут привести к короткому замыканию или химической реакции. При сильном повреждении возгорание происходит моментально. Близость внешних источников тепла в этом случае приведёт к увеличению площади и силы пожара.

С какими рисками связана перевозка литиевых батарей?

Для транспортировки новые аккумуляторы могут быть упакованы отдельно, в комплекте с изделием (заменяемые аккумуляторы) или внутри изделий (несъёмные). При этом перевозчики должны принимать во внимание особенности логистики бывших в употреблении, повреждённых и неисправных продуктов, отправку литиевых батарей в качестве отходов и на переработку. Во всех случаях важным фактором является уровень заряда батареи: меньше накопленной энергии обычно означает меньший риск.

Литиевые батареи не только перевозятся в качестве грузов, но и служат для питания электроники, используемой для мониторинга и повышения эффективности перевозок: в устройствах GPS, датчиках контроля движения и безопасности, в том числе в смарт-контейнерах. В Международной морской организации (ИМО) не прекращаются дебаты о потенциальной опасности размещения такого количества электроники на контейнеровозах, а власти и надзорные органы совместно с представителями индустрии обсуждают внесение в Кодекс МОПОГ базовых стандартов безопасности для перевозки устройств, укомплектованных литиевыми аккумуляторами.

Огнеопасно!

Итак, риски при транспортировке литиевых аккумуляторов в основном связаны с тем, что продукция имеет производственные или эксплуатационные дефекты, не проверена и не сертифицирована. Риск также возрастает во время зарядки аккумуляторов. С точки зрения процесса перевозки дополнительный риск представляют батареи использованные, полностью или частично заряженные и предназначенные на переработку или утилизацию.

Проблемы могут возникнуть на любом участке транспортно-логистической цепочки: при перевозке, погрузке-разгрузке или хранении. Кроме того, как показывают несколько недавних инцидентов, риски серьёзно возрастают, если батареи неправильно упакованы. Пожары из-за возгорания литиевых аккумуляторов сложно тушить, они склонны к тепловому разгону и взрывоопасны. Из-за выделяемого тепла возможно повторное возгорание после тушения пожара, что несёт дополнительную угрозу окружающему грузу и оборудованию. Подобные пожары особенно тяжело тушить в море, где возможности экипажа ограничены.

Пожар – главная опасность при транспортировке, хранении и обработке литиевых аккумуляторов, о чём TT Клуб неоднократно упоминал в своих информационных материалах по безопасности. Любое возгорание сложно локализовать и ликвидировать как на суше, так и на море, а в небе такие инциденты могут обернуться настоящей катастрофой.



Комментирует Эндрю Пирс — заместитель директора по андеррайтингу (Лондон)

“ Мы часто получаем запросы от наших членов из субрегиона Северная Европа в связи с практикой хранения, перевозки и погрузки-разгрузки литиевых батарей. Чаще всего задают следующие три вопроса. Во-первых, членов Клуба беспокоят возможные риски в связи с подзарядкой погрузчиков; в особенности интересуются, когда и где это делать безопаснее всего. Второй вопрос касается применения литиевых батарей для хранения солнечной энергии — этот вид риска новый и связан с растущей популярностью более экологичных энергоносителей. При изменении энергетической инфраструктуры вашей компании необходимо учитывать имеющийся отраслевой опыт и поставить вашего страховщика в известность о новых рисках. И наконец, членов Клуба заботит риск возгорания при временном хранении электромобилей на причалах. Повысившееся внимание к проблемам транспортировки литиевых батарей, а также недавно изданный справочный материал, несомненно, помогают доносить информацию до наших членов, и мы всегда готовы содействовать им в управлении этим малоизученным риском. ”

Пять минут с Эрнаном Пистокки: батареи в воздухе

Эрнан — сотрудник отдела претензий нашего офиса в Буэнос-Айресе. Он присоединился к команде TTMS ARGENTINA в 2007 году, а до этого работал в отделе страхования и правовых вопросов на местном портовом терминале. Благодаря более чем 15-летнему опыту работы с претензиями Эрнан прекрасно знаком с разнообразными рисками, с которыми сталкиваются члены ТТ Клуба. Эрнан рассказывает о реальном случае, который демонстрирует опасности воздушной перевозки литиевых батарей.

Эрнан Пистокки

Претензионист
THROUGH TRANSPORT
MUTUAL SERVICES
ARGENTINA



В последние годы приобрели большую популярность литий-ионные батареи, которые легче и долговечнее, чем обычные алкалиновые. Всё больше и больше изделий работает на литий-ионных батареях, чему причиной, в том числе, быстрый рост рынка электромобилей. По мере роста потребности в таких батареях проблемы, связанные с их перевозкой, которые мы видим сегодня, будут только обостряться.

Так как литий-ионные батареи относятся к опасным грузам, их погрузка и перемещение должны производиться с большой осторожностью, особенно при воздушной перевозке. После нескольких серьёзных инцидентов были введены ограничения на авиаперевозку литий-ионных батарей (1). Ограничения действуют с 1 апреля 2022 г., и следует ожидать, что теперь больший объём будет перевозиться по морю и наземным транспортом.

В моей практике была сложная ситуация при прямой авиаперевозке литий-ионных батарей. Экспедитор предоставил логистические услуги по экспорту литий-ионных батарей из Майами (США) в Икике — город на севере Чили. Маршрут предполагал перегрузку в аэропорту Сантьяго-де-Чили, расположенном в центре страны, в 1757 км от конечного пункта назначения. При планировании перевозки такое решение не вызывало у экспедитора особого беспокойства. Экспедитор указал «номер ООН 3480, CAO» (т.е. CARGO AIRCRAFT ONLY — перевозка только грузовым самолётом) во всей оформленной им документации на перевозку опасного груза. Информация о грузе содержалась в сертификатах, грузовой авианакладной, экспедиторской авианакладной, описании опасного груза, а также обязательных знаках опасности, которые были размещены на упаковке в соответствии с требованиями транспортного законодательства.

Готовый к экспорту груз был доставлен в международный аэропорт Майами и погружен на грузовой борт Boeing 747. Два дня спустя груз литий-ионных батарей весом 303 кг (688 фунтов) прибыл в международный аэропорт Сантьяго-де-Чили. Тут-то и обнаружился допущенный при планировании перевозки просчёт. Предлагая свои услуги клиенту, экспедитор не учёл, что для перевозки из Сантьяго-де-Чили в Икике были доступны только пассажирские самолёты, а не грузовые. В нарушение всех правил и требований безопасности, груз в 303 кг литий-ионных батарей (2 м³, или 70,6 куб. фута) был погружен в грузовой отсек самолёта Airbus A320, полного пассажиров. Через полтора часа аэробус приземлился в международном аэропорту Икике.

При разгрузке сотрудники таможни обнаружили, что этот груз запрещается перевозить на воздушном судне такой категории. На авиакомпанию было наложено несколько штрафов, груз был арестован, и в отношении всех причастных, включая экспедитора, была начата проверка. Выяснилось, что в международном аэропорту Сантьяго-де-Чили не была соблюдена ни одна из установленных процедур безопасности, вследствие чего была осуществлена крайне опасная перевозка; счастье, что обошлось без человеческих жертв и ущерба. Причины случившегося остались неизвестны. Невозможно установить, оказался ли груз на борту пассажирского самолёта в результате умышленных действий, халатности или неопытности.

Логистическая услуга — это не просто координация передвижений груза и оплата его транспортировки и хранения. Никогда нельзя забывать о важности тщательного планирования. Перед началом любой грузоперевозки крайне необходимо внимательно изучить все возможные риски, применимые требования международного законодательства, уточнить доступность нужного вида транспорта на каждом плече и реальные расстояния между пунктами маршрута.

Международные правила и требования установлены, чтобы предотвращать ущерб имуществу и жизни людей. Их нельзя игнорировать или исполнять спустя рукава. Их задача — повышать прозрачность и эффективность логистических операций. К счастью, в данном случае все остались живы и здоровы, так что можно считать это хэппи-эндом. Однако всё могло сложиться совершенно иначе.

“
Никогда
нельзя забывать
о важности
тщательного
планирования
”



<https://www.iata.org/en/publications/store/lithium-battery-shipping-regulations/>

“
По мере роста
потребности в
литий-ионных батареях
проблемы, связанные
с их перевозкой, которые
мы видим сегодня,
будут только
обостряться
”

Премия ТТ Клуба за инновации в области безопасности — выявить и поддержать полезные инициативы в мировой логистике

Майк Ярвуд

Управляющий директор по предотвращению убытков (Лондон)



ТТ Клуб всегда уделял много внимания предотвращению убытков, определению и пониманию существующих и возникающих рисков и распространению практических рекомендаций. Мы знаем, что, анализируя произошедшие инциденты и составляя рекомендации, мы помогаем другим компаниям избежать подобных инцидентов в будущем.

Наш приоритет — безопасность перевозок, безопасность работы в портах и на терминалах. Обеспечение безопасности требует усилий. Каждый рабочий процесс имеет много составных частей, а значит, возникает много разнообразных рисков, угрожающих персоналу.

И хотя абсолютный идеал недостижим, если предприятие сделало всё разумно возможное для организации безопасной рабочей среды и минимизации рисков, что ему следует предпринять, чтобы ещё больше снизить вероятность несчастных случаев?

Огромное значение имеют инновации. Многие организации ищут способы минимизировать риски и решить проблемы в сфере охраны труда, и эти организации заслуживают признания. Они помогают отрасли выйти на новые уровни безопасности труда, защиты сотрудников, подрядчиков и граждан вообще.

Уже пятый год ТТ Клуб при поддержке ICHCA INTERNATIONAL организует вручение премии TT Club INNOVATION IN SAFETY AWARD, целью которой является поощрение инноваций в транспортно-логистической отрасли. Эта премия приобретает особое значение в условиях возросшей нагрузки на цепочки поставок. Все конкурсанты заслуживают всемерного признания за своё стремление к улучшениям, однако смысл конкурса состоит не только в поощрении инициатив, но и в возможности научиться и следовать лучшим идеям. Представляемые на конкурс инновационные идеи мы стараемся сделать известными как можно более широкой публике. Все представленные инициативы ценны, ведь каждая из них может быть для предприятия гигантским прорывом в технологии охраны труда.

Конкурс 2021 года удался блестяще, и мы хотим кратко представить инновации трёх финалистов.

KALMAR CARGOTEC SWEDEN AB Функция безопасного осмотра контейнеров

Эта инновация была задумана как средство обеспечения безопасности доступа и осмотра порожних контейнеров с нижней стороны. Технология была установлена на погрузчики для перегрузки порожних контейнеров и сочетает в себе ряд функций, за счёт которых инспекторы могут абсолютно безопасно заходить под удерживаемый в поднятом положении контейнер, не опасаясь, что он сдвинется или упадёт.

Осмотр днища контейнеров всегда представлял затруднения. Инновационное решение Kalmar Cargotec позволяет производить его безопасно и, весьма вероятно, найдёт широкое применение в отрасли.

Потенциальный интерес вызывает и коммерческий аспект. Если контейнеры можно будет осматривать чаще и тщательнее, то повреждения будут выявляться на более раннем этапе, что означает возможность своевременного реагирования и получения компенсации от ответственной стороны. Наконец, как ТТ Клуб в последнее время неоднократно указывал, существует проблема непреднамеренного распространения вредителей при контейнерных перевозках. Вредители могут скрываться, в том числе, и на днище контейнера. Трудность доступа к днищу для его осмотра и очистки серьёзно затрудняет борьбу с перевозками вредителей, и инновация Kalmar Cargotec может быть полезной в устранении этого препятствия.



PSA INTERNATIONAL PTE LTD Видеоаналитика для безопасности

Это инновационное решение сочетает возможности цифровых видеокамер с программным обеспечением для видеоаналитики и позволяет постоянно и в режиме реального времени выявлять и фиксировать нарушения техники безопасности. Система позволит меньше полагаться на работу персонала по контролю безопасности и сэкономить трудовые и финансовые ресурсы.

Присутствие людей и машин в одном пространстве осложняет охрану труда в портах. Разумеется, встречи людей с машинами можно свести к минимуму за счёт точной оценки рисков, соответствующих мероприятий и дисциплины. Однако нередко присутствия персонала в зоне работы машин не избежать, например если требуется техническое обслуживание. В таком случае опасность наездов и столкновений сохраняется. Разработанная PSA технология направлена на уменьшение этой опасности.

С помощью видеоаналитики не только идентифицируются факты нарушений, но и создаются визуальные средства обучения и переобучения персонала. Полностью и доходчиво описать все обстоятельства бывает нелегко, и видеосъёмка рабочих процессов поможет наглядно продемонстрировать, где и что можно улучшить.



В помещениях и на территориях PSA число нарушений правил движения снизилось на 90%



Победитель конкурса TT Club INNOVATION IN SAFETY AWARD 2022 —

VIKING LIFE-SAVING EQUIPMENT A/S за разработку системы HYDROPEN

HYDROPEN — устройство, разработанное специально для тушения пожаров в контейнерах, в особенности при транспортировке на контейнеровозах.

Устройство подключается к имеющейся на судне системе водоснабжения и крепится на двери контейнера. При этом возможно просверлить дверь и при необходимости направить струю воды внутрь контейнера, чтобы устранить возгорание. Как известно, пожары внутри контейнера, особенно находящегося на судне, связаны с серьёзными затруднениями: как добраться до контейнера, как защитить экипаж, как затушить пожар и предотвратить его распространение на другие контейнеры.

HYDROPEN — это решение, которое позволяет экипажу судна оставаться на безопасном расстоянии от воспламенившегося контейнера. Одной из проблем при пожаре в контейнере является трудность доступа к очагу возгорания с имеющимся противопожарным оборудованием. Оборудование обычно стационарно закреплено или громоздко и неудобно, особенно если на вас надеты средства противопожарной защиты. Система HYDROPEN призвана решить эту и другие проблемы. Она состоит из одного устройства, для установки которого достаточно одного члена экипажа. Система HYDROPEN компании Viking была заслуженно признана победителем конкурса 2021 года. О присуждении премии было объявлено в феврале, и с тех пор Viking заключила договор на поставку своих устройств компании AP Moller-Maersk, а несколько позже и на весь парк группы CMA CGM. Достижения каждого из конкурсантов имеют ценность, и мы ежегодно издаём обзор всех представленных на конкурс идей. Обзор размещён в открытом доступе на веб-сайтах ICHCA и ТТ Клуба, и мы рекомендуем ознакомиться с этим документом.

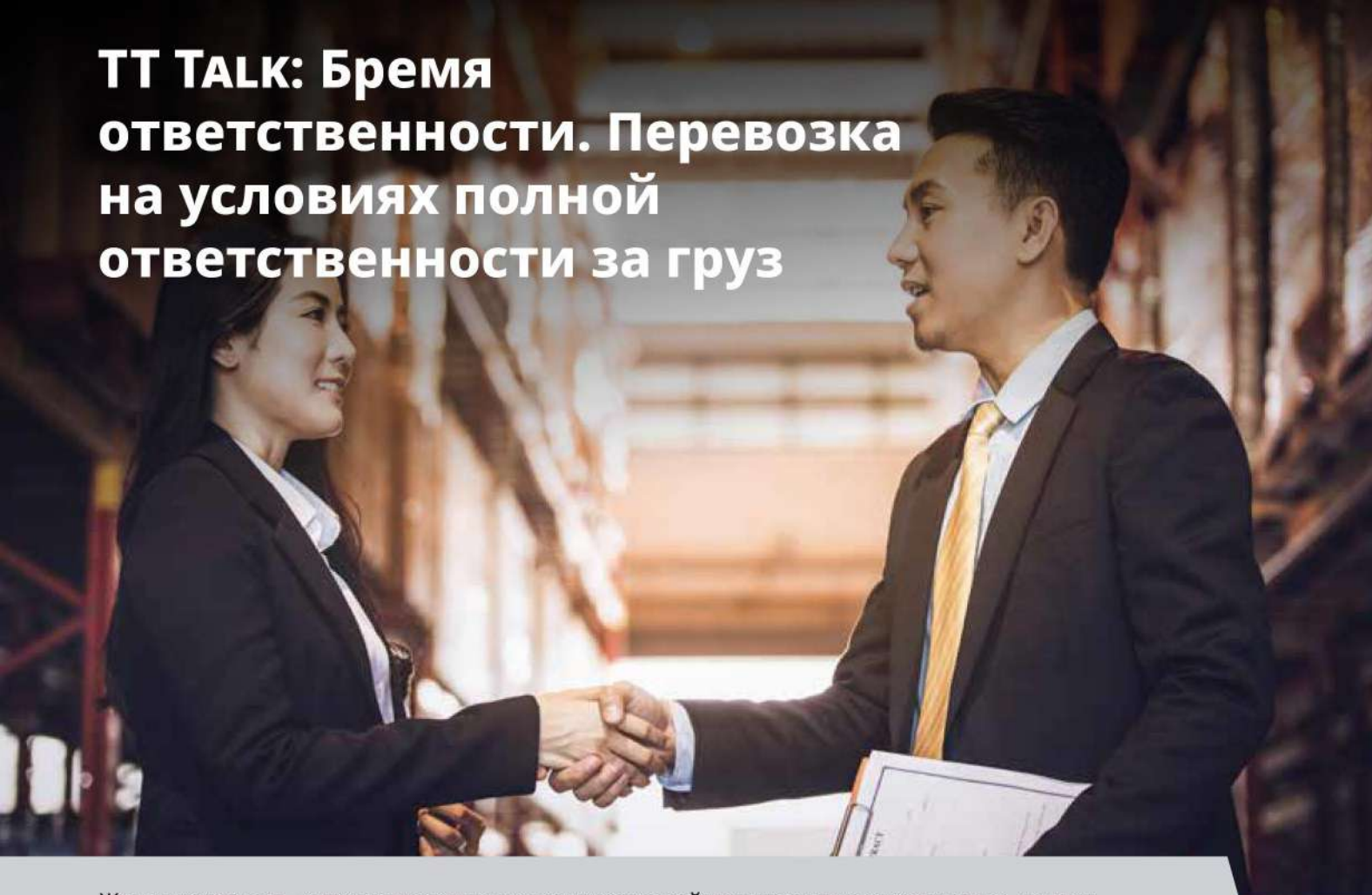
Ищем инновации!

В интересах повышения общего уровня безопасности в отрасли ТТ Клуб стремится обеспечить как можно большую известность эффективным решениям в этой сфере. Если вам стало известно о таком решении, пригласите его автора связаться с нашей группой по предотвращению убытков и представить свою инновацию на очередной конкурс ТТ Клуба «Инновации в сфере охраны труда».



Подробнее на сайте

ТТ ТАЛК: Бремя ответственности. Перевозка на условиях полной ответственности за груз



Желание угодить клиенту понятно и с коммерческой точки зрения оправданно, но при непредвиденных проблемах оно чревато неприятными последствиями. В июньском выпуске ТТ Талк Сэнди Ип, старший претензионист нашего офиса в Гонконге, рассказала, с какими рисками связана для экспедиторских и логистических компаний перевозка на условиях полной ответственности за груз.

В настоящее время экспедитору или логистическому оператору нередко предлагается оказывать услуги при условии, что он возьмёт на себя полную ответственность за груз. Такие предложения нужно тщательно взвешивать.

При обычных обстоятельствах экспедитор или логистический оператор, заключающий договор организации перевозки, имеет возможность выбирать, на каких условиях оказывать транспортные услуги. Крайне важно, чтобы условия эти были чётко оформлены. Операторам стоит по возможности использовать стандартные коммерческие условия, в том числе покрывающие временное хранение и другие потенциально необходимые сопутствующие услуги. Рекомендуется также оформление экспедиторских коносаментов или экспедиторских авианакладных.

Однако из-за необходимости привлечь или удержать клиента транспортному оператору порой приходится брать на себя полную ответственность за груз. Это — обычное условие проектных контрактов, часто требуется при перевозке грузов повышенной стоимости, например электроники.

При заключении контракта на таких условиях транспортный оператор принимает на себя обязанность в случае утраты или повреждения хранимого, обрабатываемого или перевозимого груза или в иных случаях, предусмотренных договором, выплатить компенсацию вплоть до полной стоимости груза. Когда вы получаете такое предложение, важно тщательно изучить все риски и продумать меры их снижения, чтобы оценить коммерческую целесообразность работы на подобных обременительных условиях.

Как уменьшить риск

Договор стоит обсудить с вашим страховым брокером и страховщиком ответственности. Полезно также по возможности договориться об аналогичном уровне ответственности со стороны ваших подрядчиков, таких как службы доставки. Такие договорённости существенно снижают ваши собственные риски.

Покажем это на примере одной перевозки, которая включала в себя доставку из Китая в Германию самолётом и подвоз груза автотранспортом в конечный пункт назначения на территории Германии. Нанятая транспортным оператором служба доставки поручила автоперевозку 34 паллет с ноутбуками по Германии одной автотранспортной компании. Водитель грузовика оставил его на ночь на стоянке без присмотра. В грузовик проникли воры, которые украли 16 паллет на сумму почти 600 тыс. долларов США. Груз был застрахован от всех рисков, так что клиент получил возмещение от своей страховой компании, которая затем по праву суброгации потребовала от транспортного оператора выплатить ей страховую сумму в размере 110% стоимости груза. Транспортному оператору удалось сойтись со страховой компанией на цифре в 330 тысяч долларов.

В соответствии с договором оказания логистических услуг между немецкой службой доставки и транспортным оператором служба доставки также была обязана компенсировать транспортному оператору сумму в размере всей стоимости груза и выплатила её полностью.

“

Такие предложения
нужно тщательно
взвешивать

”

Другой пример демонстрирует, что возложить повышенную ответственность на одну только службу доставки бывает мало. Был случай, когда продавец заказал у транспортного оператора авиаперевозку товара из Китая в Нидерланды. Доставка из одного аэропорта в другой была поручена авиакомпании, которая доставила груз на самолёте из китайского аэропорта в немецкий Франкфурт, а оттуда для перевозки в Мaaстрихтский аэропорт наняла автоперевозчика. В ходе автоперевозки было украдено 24 паллеты ноутбуков стоимостью около 875 тыс. долларов. В соответствии со стандартными условиями авианакладной авиакомпания имела право заменить воздушную перевозку автомобильной, подпадающей под действие Конвенции CMR. По договору о полной ответственности транспортному оператору пришлось возместить клиенту полную стоимость груза. От авиакомпании же удалось получить лишь часть этой суммы, положенную по условиям Конвенции CMR. Так как кража имела место до момента передачи груза в распоряжение службы доставки, требовать от неё полной компенсации оказалось невозможным.

Таким образом, несмотря на сходные обстоятельства, итог для транспортного оператора оказался совершенно другим. Хотя на службу доставки и была возложена повышенная ответственность, другие участники цепочки поставок действовали на стандартных условиях.

Семь раз отмерь

Зачастую оказывается, что страховая компания также обеспечивает транспортному оператору страхование ответственности лишь в пределах стандартных коммерческих условий, с учётом лимитов, установленных международными конвенциями. Поэтому прежде чем заключать с клиентом договор на условиях полной ответственности за груз, транспортным операторам следует внимательно изучить все элементы потенциального риска.



Комментирует Сэнди Ип — старший претензионист (Гонконг)

“

Договор передачи полной ответственности от клиента транспортному оператору обычно предусматривает компенсацию полной стоимости груза независимо от причин утраты или повреждения груза. Недавно один транспортный оператор сообщил о случае пропажи груза компьютерного оборудования в Европе из-за мошеннических действий третьей стороны. Стоимость груза превысила 500 тысяч евро. Из-за сентябрьского пикового спроса транспортному оператору не удалось поручить европейскую перевозку своему постоянному подрядчику, поэтому он направил по электронной почте запрос другим автоперевозчикам, с которыми он работал раньше. Получив ответ от одной из этих компаний, он проверил доступные сведения о ней и не нашёл никаких поводов для недоверия. Водитель получил груз со склада транспортного оператора, но, когда тот запросил статус перевозки им ничего не известно. Связь с водителем прекратилась, и груз растворился в воздухе. После инцидента транспортный оператор изучил свою переписку с автотранспортной компанией и обнаружил, что адрес электронной почты одного из её сотрудников был изменён на другой, похожий. Опасность подобного мошенничества — один из многих видов риска, которые транспортным операторам необходимо учитывать при организации перевозок.

”



TT TALK: Поговорим об общей аварии



Термин «общая авария» нечасто услышишь в неспециализированных СМИ. По крайней мере, так было до марта 2021 года, когда события в Суэцком канале привели к одной из крупнейших инцидентов этого рода за всю историю судоходства. Этим термином обозначается важный и признаваемый во всём мире принцип морского законодательства. Полезно понимать, что значит «общая авария» и когда вы можете с ней столкнуться. Мы подробно разбирали это в ноябрьском выпуске TT Talk.

Хотя понятие общей аварии в целом знакомо многим транспортникам и логистам, его суть может быть нелегко объяснить клиенту. В недавнем выпуске нашей серии брошюр StopLoss, подготовленном в сотрудничестве с FIATA и Глобальным форумом грузоотправителей, вашему вниманию предлагается доступное изложение этой темы и ряд практических рекомендаций.

Общая авария (GENERAL AVERAGE) — это ситуация, при которой согласно международному морскому законодательству судовладелец может требовать возмещения чрезвычайных расходов, намеренно понесённых вследствие какого-либо морского происшествия с целью спасения груза и/или судна. Эти расходы пропорционально делятся между всеми участниками «общего морского предприятия» — то есть всеми сторонами, чьё имущество участвует в перевозке.

Такие ситуации происходят относительно нечасто, но в последние годы приводят к очень крупным для грузовладельцев и экспедиторов, в том числе из-за увеличения размеров контейнеровозов. Было время, когда на одном судне могли перевозиться грузы 10 или 20 различных владельцев; в случае современного контейнеровоза число грузовладельцев может достигать до десятков тысяч.

Правила урегулирования общей аварии позволяют одной из заинтересованных сторон, чаще всего судовладельцу, получить возмещение чрезвычайных расходов или убытков, явившихся необходимым последствием мер по спасению груза и/или судна в результате происшествия на море. Убытки по общей аварии делятся, как правило, между владельцами: судна, перевозимого груза, топлива и запасов и, наконец, контейнеров и оборудования, пропорционально их стоимости.

Так как масштабы последствий таких инцидентов возросли, для информирования всех потенциально заинтересованных лиц TT Клуб издал новую рекомендательную брошюру StopLoss, в которой разъясняется, что означает понятие общей аварии, в каком порядке урегулируются её последствия, роли и обязанности участников этого процесса. Многие экспедиторы или грузовладельцы могут не иметь опыта работы с последствиями общей аварии. Предусмотренная для этого процедура не отличается простотой и, если груз не застрахован, может привести к большим затратам для грузовладельца. Если вы незнакомы с правилами урегулирования последствий общей аварии, просьба диспашера предоставить аварийную расписку может захватить вас врасплох.

На практике зачастую только при получении такой просьбы грузовладелец, экспедитор или несудоходная транспортная организация (NVOCC) впервые узнаёт о факте общей аварии и воспринимает эту новость с замешательством.

Диспашер обращается к каждой из заинтересованных сторон с просьбой предоставить аварийную расписку в обеспечение уплаты взноса по общей аварии. Это делается на начальном этапе, когда полный размер ущерба неизвестен, так что диспашер оперирует оценочным значением. Аварийная расписка — это обеспеченное гарантией банка или страховой компании обязательство осуществить платёж, сумму которого диспашер оценит позднее. Одновременно диспашер попросит уточнить стоимость вашего имущества, участвовавшего в перевозке, а также предоставить коносаменты и счета-фактуры, в которых указана стоимость CIF груза, для расчёта взносов, причитающихся с каждой заинтересованной стороны.

Для установления лиц, ответственных за взносы по общей аварии, диспашер, как правило, пользуется документами перевозчика (обычно коносаментами). С учётом сложности современных цепочек поставок в качестве отправителя в коносаменте может быть указан экспедитор или NVOCC. В таком случае диспашер первоначально направит свою просьбу им, а они должны будут немедленно передать её своему клиенту.

[Подробнее на сайте](#)

Если груз не застрахован, у грузоотправителя могут возникнуть проблемы (а доля незастрахованных отправок в общемировом обороте оценивается более чем в 50%). Стоит отметить, что стандартные полисы морского страхования покрывают все расходы по общей аварии, и страховщики груза предоставляют необходимые гарантии и ведут переговоры напрямую с диспашерами. Это позволяет предотвратить задержание застрахованного груза в порту назначения.

Грузовладелец, не озаботившийся страхованием груза, вынужден самостоятельно предоставлять требуемые гарантии. В таких обстоятельствах реагировать на просьбу диспашера следует незамедлительно. Если не предоставить гарантии, груз не будет отпущен в порту назначения и может быть удержан в залог возмещения законных взносов.

Редкость общих аварий не значит, что этот риск можно игнорировать. Благоразумнее застраховать груз, ведь иначе затраты могут быть весьма значительными. В одном из недавних случаев итоговая сумма общей аварии превысила 60% контрибуционной стоимости.

Являетесь ли вы грузоотправителем, экспедитором или NVOCC — наш информационный материал StopLoss об общей аварии даёт чёткое понимание процедуры, ваших основных обязанностей, предъявляемых к вам требований и последствий нарушения установленного порядка.

“

В недавнем выпуске серии брошюр StopLoss предлагается доступное изложение этой темы и ряд практических рекомендаций

”



Пять минут с Кериме Хюсейин: сложности процедуры общей аварии

Кериме Хюсейин, старший претензионист лондонского офиса ТТ Клуба, присоединилась к нашему коллективу в 2020 году. Кериме отвечает за взаимодействие с членами Клуба из Турции и Великобритании и работу с рядом претензий по общим авариям. Кериме рассказывает о том, как обычно выглядит процедура урегулирования общей аварии, и о типичных связанных с ней проблемах.

Кериме Хюсейин

Старший претензионист
(Лондон)



Кериме, какие, по вашему опыту, шаги предпринимаются в первую очередь после факта общей аварии?

В случае инцидента первыми об ущербе узнают капитан и команда. Они извещают назначенное лицо судовладельца на берегу (DESIGNATED PERSON ABOARD), которое помогает определить дальнейшие действия, в том числе, если необходимо, шаги по объявлению общей аварии. Диспашера может назначить любая из сторон, но обычно это делает судовладелец. В любом случае диспашер является независимым и беспристрастным участником процесса.

Поясните для тех, кто не знает, в чём именно состоит задача диспашера в такой ситуации?

Помимо прочего, диспашер запрашивает гарантии по общей аварии (ОА) с владельцев грузов, контейнеров и топлива, а в некоторых случаях и гарантии оплаты суммы за спасание, если был подписан стандартный спасательный контракт Ллойда. Диспашер также рассчитывает контрибуционную стоимость, собирает документы в подтверждение причин инцидента и определяет, какая часть ущерба подлежит компенсации по ОА. Таковым признаётся ущерб, допущенный добровольно и оправданно ради спасения судна и остального имущества. Затем диспашер подготавливает и публикует диспашу и собирает с заинтересованных сторон взносы для перечисления участникам спасательной операции. Важно понимать, что на всё это может потребоваться несколько лет.

А о какой гарантии идёт речь?

Гарантия состоит из двух документов: аварийной расписки и гарантийного письма. Аварийная расписка устанавливает обязанность стороны уплатить взнос по общей аварии. Она подписывается владельцем груза, контейнера или иного имущества. Гарантийное письмо обычно предоставляется страховыми организациями, которые страхуют ответственность по общей аварии (например, ТТ Клубом).

При отсутствии гарантии судовладелец вправе удержать груз и/или контейнеры. В таком случае он сообщит их владельцам об удержании груза или контейнеров до предоставления гарантий. Конечно же, это приводит к задержке доставки. Пока не будут представлены обе части гарантии — аварийная расписка и гарантийное письмо, груз будет удерживаться судовладельцем.

Какие основные проблемы могут испытать члены ТТ Клуба в связи с общей аварией?

Как упоминалось в нашей статье в ТТ Таук, большая проблема возникает, если груз не застрахован. Хотя мы и обеспечиваем покрытие контейнеров, принадлежащих членам Клуба, контейнеры будут задержаны, если не застрахован перевозимый в них груз. К сожалению, в подобных обстоятельствах перевозки без непосредственной вины членов Клуба оказываются сорваны. Мы настоятельно советуем состоящим в Клубе экспедиторам информировать своих клиентов о риске отказа от страхования грузов, так как многие не знают, что страхование ответственности экспедитора не включает в себя страхование груза.

Ещё одна проблема может возникнуть, если член Клуба, получив просьбу диспашера, не изучает достаточно тщательно формулировку аварийной расписки и гарантийного письма, чтобы удостовериться, предусматривают ли они достаточную защиту интересов владельца груза / контейнера, прописаны ли в них права и защитные меры в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами. Если это не так, формулировки обязательно нужно пересмотреть и скорректировать. Поэтому мы советуем членам Клуба при получении обращения диспашера незамедлительно связываться с нами, чтобы получить необходимую поддержку.

Почему процедура урегулирования убытков по общей аварии занимает так долго, и представляют ли проблему дедлайны?

Работа с последствиями общей аварии — это сложный и длительный процесс с большим числом участников, особенно при нынешних размерах контейнеровозов. Стороны обычно оспаривают уровень требуемых от них взносов, и переговоры, естественно, занимают определённое время. Что касается дедлайнов, то по английскому законодательству крайний срок исполнения претензии по общей аварии составляет 6 лет, но время от объявления общей аварии до публикации диспашы никак не ограничено. Если подписан контракт спасательный контракт Ллойда — это стандартный договор, применяющийся при спасательных операциях на море, — претензии будут урегулированы со спасателем и включены в диспашу до её публикации. Претензии по лондонским спасательным контрактам исполняются в срок до 2 лет, и пока этого не сделано, диспаша не публикуется. Поэтому на урегулирование претензии по общей аварии обычно в итоге уходит несколько лет.

Сервисная онлайн-платформа ТТ Клуба обкспечивает доступ 24/7 ко всем инструментам управления



Запущенная в 2019 году сервисная онлайн-платформа ТТ Клуба круглосуточно и семь дней в неделю обеспечивает членам ТТ Клуба и их брокерам ко всей страховой документации и статистике убытков по всем действующим страховым продуктам, а также полезным рекомендациям по управлению рисками. За совершенствование платформы отвечает Кейт Эндрюс, член команды андеррайтеров по Средиземноморью и Центральной Европе нашего лондонского офиса. Давайте обсудим с Кейт, что нового появилось на платформе в 2022 году и что планируется на 2023-й.

Кейт, расскажите, что было усовершенствовано в этом году?

В этом году мы немало потрудились, чтобы обеспечить платформу нужным функционалом и сделать её ещё удобнее для членов Клуба и брокеров. Во-первых, улучшили функционал по работе с претензиями, в том числе добавили возможность скачивать все данные по претензиям в формате Excel и визуализировать претензии на карте, что должно помочь членам Клуба анализировать свою статистику и выявлять проблематичные регионы или области. Члены Клуба теперь могут также отправлять электронную почту нашим претензионистам напрямую через страницу обзора претензий на платформе. Кроме того, добавлена новая форма — «Первичное уведомление об инциденте», в которой чётко прописана информация, необходимая нам для быстрой и эффективной работы с претензией.

Что касается андеррайтинга, мы знаем, как нелегко бывает подготовиться к возобновлению полиса — нужно обработать массу информации. Мы постарались упростить этот процесс как для членов, так и для их брокеров. Теперь вся информация, касающаяся возобновления, сохраняется в общей «зоне возобновления». Члены Клуба и брокеры могут скачивать файлы из этой обновляемой папки и размещать там свои файлы, так что не нужно просматривать электронную почту в поисках последнего присланного документа.

Мы также усилили защиту данных, введя двухфакторную авторизацию, чтобы ваша информация была доступна только допущенным к ней лицам.

И наконец, улучшения были сделаны и в сфере предотвращения убытков. В личном кабинете каждого члена ТТ Клуба теперь размещены ссылки на рекомендации по предотвращению убытков, подобранные с учётом видов их деятельности и страхуемых услуг, чтобы можно было быстро и удобно ознакомиться с руководством на нужную тему.



Какие у вас планы на 2023 год?

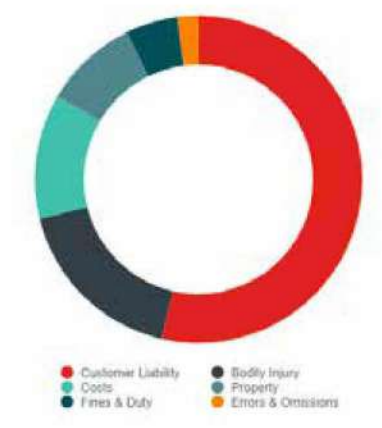
Наша цель — дальнейшее развитие функционала платформы, и в 2023 году мы планируем несколько существенных улучшений. Во-первых, собираемся сделать так, чтобы в новой «зоне возобновления» андеррайтеры ТТ Клуба могли переписываться с клиентом, будь то член Клуба или брокер. Мы знаем, как утомительно бывает переключаться между программами, и хотим, чтобы наши члены и брокеры могли решать все вопросы легко и быстро в одном пространстве.

Во-вторых, стремясь делиться передовым опытом и рекомендациями по предотвращению убытков, мы разработали новую динамическую страницу-витрину, где будут размещаться последние новости, публикации, ключевые статистические данные, быстрые ссылки и прочая важная информация. Мы с особенной радостью готовимся к запуску этой новой функции и надеемся, что она будет полезна членам Клуба и брокерам.

Конечно, этим наши планы не исчерпываются, так что следите за новостями!

Мы улучшаем нашу онлайн-платформу благодаря обратной связи от членов ТТ Клуба и брокеров. Поэтому, пожалуйста, пишите нам на digital.feedback@ttclub.com, чтобы сервис становился для вас ещё удобнее и полезнее

Claim Types By Value



Подробнее на сайте

Безопасность в цепочке поставок: статистика краж грузов

Сочетание негативных факторов в мировой логистике создаёт возможности для краж грузов. Для информирования специалистов о существующих рисках ТТ Клуб начал публикацию серии материалов «Безопасность в цепочке поставок».

Задача этой серии — выявлять глобальные тренды, а также давать обзор отдельных проблемных вопросов и предоставлять практические рекомендации тем, кто имеет шансы пострадать от деятельности преступников. Рисковый ландшафт постоянно развивается; преступные организации осваивают всё новые знания и технологии и следят за перевозочными процессами, выискивая, какими слабыми местами воспользоваться.

Для повышения безопасности перевозок мы предлагаем логистическим операторам актуальную информацию о характере деятельности преступников и анализ данных по всем регионам работы ТТ Клуба.

Участие инсайдеров
подозревается примерно в

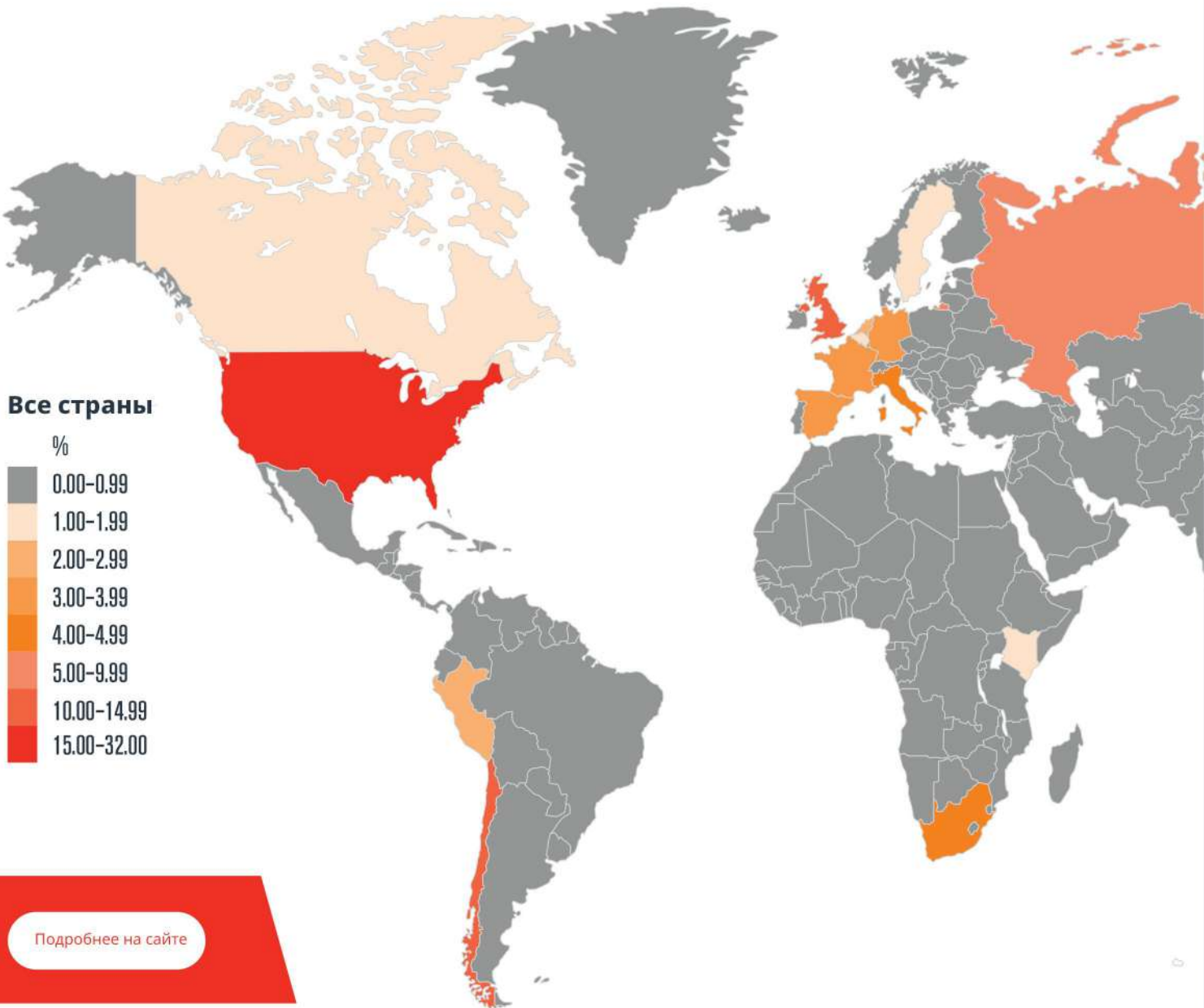
15.0%

зафиксированных случаев
в июле...

до

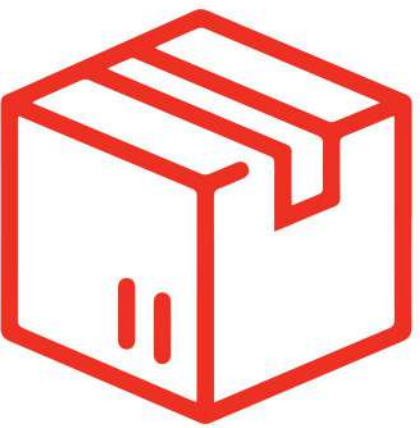
23.0%

в октябре

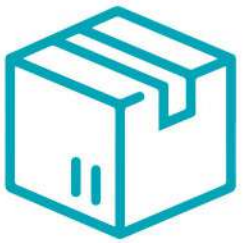


[Подробнее на сайте](#)

Основные группы товаров



Электроника ↑
31.9%



Продукты питания
и напитки ↑
17.9%



Металлы ↓
9.7%



Одежда ↓
9.2%



Авто
и запчасти ↔
7.2%

71.4%

всех случаев кражи электроники
зафиксированы в США



Комментирует Гильермо Кансио — старший претензионист (Нью-Джерси)



Анализ претензионной статистики 2022 года, которая легла в основу недавнего выпуска «Безопасность в цепочке поставок», показал заметное влияние нынешней экономической обстановки во многих странах на общую картину преступлений на транспорте.

Рост инфляции в сочетании с резким увеличением стоимости жизни напрямую коррелирует с уровнем преступности и объёмами краж. Во время пандемии COVID-19 мы видели, что воры переключили своё внимание с электроники и премиальных товаров на продукты первой необходимости: напитки, продукты питания, быстро реализуемые товары широкого потребления.

Теперь наблюдается возврат к кражам электроники и других дорогостоящих товаров, что находит отражение в данных, опубликованных в последнем выпуске. Однако весьма вероятно, что маятник скоро снова качнётся в обратную сторону. Многие страны уже борются с рецессией, инфляцией и ростом стоимости жизни. Наличные доходы значительных групп населения снижаются, и многим становится не до премиальных товаров — дело идёт о выживании. Преступные группировки, организующие кражи грузов, как правило, быстро и гибко адаптируются к изменениям рыночной ситуации.

Ещё одним последствием ухудшения экономической обстановки будет вербовка новых воров и их сообщников. По мере обнищания определённых групп населения они, естественно, будут искать способов восполнить свои упавшие доходы, и найдутся готовые пойти для этого на преступление. Это значит, что возрастёт риск сообщничества инсайдеров с ворами. Сотрудники, которые раньше и не подумали бы преступать закон, могут оказаться в таких финансовых затруднениях, что взятка в тысячу долларов за код безопасности или сведения, в каком контейнере везётся какой груз, может быть достаточной мотивацией.

В настоящий момент эти риски отчётливее всего иллюстрирует имеющаяся статистика по Чили. Большинство краж происходит на севере страны, в основных портах и логистических терминалах, где большой объём грузооборота. Целью преступников становятся товары первой необходимости, продукты питания, напитки, стройматериалы и металлы (почти 70% украденного).

Можно утверждать, что Чили сейчас на гребне волны преступлений. И высокий уровень преступности почти наверняка сохранится в ближайшем будущем, пока не восстановится экономическое равновесие. Вероятно, что с ростом стоимости жизни всплеск краж на транспорте будет наблюдаться и в других странах. Лицам, ответственным за безопасность при перевозке, следует иметь в виду эту печальную тенденцию и принимать все возможные меры для снижения соответствующих рисков.



Пять минут с Аделаидой Ян: поддерживать контакт с членами Клуба

Аделаида является управляющим директором TAIWAN TRANSPORT INSURANCE SERVICES LIMITED (г. Тайбэй), сетевого партнёра ТТ Клуба на Тайване. Аделаида с нами уже более 30 лет. Она имеет богатейший опыт работы на местном рынке. TAIWAN TRANSPORT INSURANCE SERVICES LIMITED (TTIS) тесно сотрудничает с командами по работе с претензиями и предотвращению убытков ТТ Клуба, предоставляя местным членам Клуба и глобальным операторам услуги самого высокого качества. Качество услуг, поддержание контакта с местными членами Клуба и эффективная информационная работа — вот составляющие долгосрочного успеха на рынке Тайваня. Мы поговорили с Аделаидой о важности рабочих связей с членами ТТ Клуба.

Аделаида Ян

Управляющий директор
TAIWAN TRANSPORT INSURANCE
SERVICES LIMITED (TTIS)



Аделаида, прежде всего расскажите немного, какие тайваньские компании являются членами ТТ Клуба.

ТТ Клуб страхует многие тайваньские компании, от операторов крупнейших контейнерных линий до локальных малых и средних экспедиторских фирм. Нашими услугами пользуется большая часть местных контейнерных операторов, включая виднейшие из тайваньских членов ТТ Клуба, пять главных судоходных линий: EVERGREEN, YANG MING, WAN HAI, T.S. LINES и INTERASIA LINES. Это около 90% рынка.

Крупные судоходства имеют собственные контейнерные терминалы, с которыми мы также работаем. Контейнерные терминалы являются ещё одной группой наших членов, хотя услугами Клуба пользуются самые разные терминалы и порты. Среди них крупнейшие — это Гаосюн (который входит в первую двадцатку контейнерных портов мира по грузообороту), Тайчжун и Цзилун. С администрациями этих трёх портов у основных судоходных линий заключены договоры долгосрочной аренды.

ТТ Клуб также страхует риски ряда транспортных операторов Тайваня. Среди них также есть и всем известные международные гиганты, и более мелкие операторы. Ввиду стратегической важности торговых потоков через Тайвань многие из состоящих в ТТ Клубе транспортных операторов из разных стран мира используют Тайвань как перевалочный пункт для перевозок по Юго-Восточной Азии и имеют здесь филиалы и производственные мощности.

Общение с членами Клуба помогает и научить, и научиться: ТТ Клуб делится опытом, полученным при работе с претензиями, информировать о рисках и выявлять тенденции, общие для конкретных категорий членов, но встретиться с членами Клуба, послушать их тоже весьма ценно. Что вы делаете, чтобы поддерживать контакт с членами Клуба и быть в курсе их текущих проблем?

Это очень важно, и для этого мы уже много лет проводим очные семинары для местных членов ТТ Клуба. В последние годы были значительные трудности из-за ковидных ограничений, но теперь они по большей части отменены. В ноябре директор по управлению рисками ТТ Клуба Перегрин Сторрс-Фокс сумел прибыть на Тайвань, и во время его визита мы организовали два семинара, чтобы вновь воспользоваться теми преимуществами, какие давали прежние встречи.



В этих семинарах участвовало около сотни делегатов. Члены Клуба рады возможности почерпнуть для себя что-то новое из практики аналитики ТТ Клуба. Для нас ценно также получить понятие о рисках, проявляющихся в других регионах и странах, о которых многим тайваньским компаниям не было известно. Насколько я знаю, до этого на Тайване почти три года не было отраслевых встреч с участием иностранного спикера. Разумеется, виды риска у разных категорий членов различны. Для тайваньских портов и терминалов основную проблему представляют риски удара судна о причал (что может привести к затратам и даже приостановке работы) и падения контейнера со спредера при подъёме. Проблемы транспортных операторов в целом такие же, как и по всему миру; прежде всего это кражи груза и невостребованные грузы.

Что ещё любопытного вы вынесли из этих семинаров?

Очень интересной была тема инноваций, которые могут сыграть большую роль в повышении безопасности. Местным компаниям нелегко быть в курсе последних разработок и понимать преимущества и потенциальные недостатки новейших решений. Работа Клуба в этой области способствует продвижению инноваций и даёт доступ к новейшим практикам и инструментам.

Помимо вашей работы в TTIS, что ещё вы делаете для пользы отрасли в целом?

Я давно участвую в работе Тайваньской ассоциации грузовой логистики (TFLA) и входила в комитет по организации Всемирного конгресса FIATA 2015 года в Тайбэе. Не так давно я была избрана вице-президентом FIATA. Я занимаю эту должность уже пятый год, недавно меня переизбрали.

FIATA — организация очень интересная, оперирующая в глобальном масштабе, и я рада возможности углубить понимание проблем, стоящих перед мировой транспортно-логистической отраслью. Это, конечно, помогает при дискуссиях со многими членами Клуба, занимающимися глобальными перевозками; есть возможность делиться необходимыми рекомендациями по различным темам. Среди моих успехов за время работы в FIATA — перевод ряда их рекомендательных материалов на китайский язык, что способствует распространению и применению лучших практик.

Последние пару лет ТТ Клуб делает упор на переводе рекомендательных материалов. Насколько важно для членов Клуба, по-вашему, иметь рекомендации на местном языке?

Высший руководящий состав компаний в основном говорит и понимает по-английски, но те, кто на передовой — портовые рабочие, водители, упаковщики — далеко не все имеют такое преимущество. Поэтому крайне важно продолжать переводить рекомендации, чтобы донести их до тех, от кого могут зависеть изменения в работе.

У вас в тайбэйском офисе замечательные сотрудники. В заключение: насколько важен коллектив в обеспечении столь ценной помощи местным членам Клуба?

Да, у нас в Тайбэе очень опытные сотрудники. За контакты с членами ТТ Клуба в первую очередь отвечают претензионисты Джин Сюй и Лорел Хун. Джин и Лорел работают с претензиями всех категорий членов Клуба и часто помогают в аналогичной работе коллегам из других регионов, чьи члены потерпели убытки на Тайване.

Благодаря профессионализму наших специалистов, которые общаются с широким кругом представителей отрасли, мы поддерживаем качество нашей помощи членам Клуба на стабильно высоком уровне.



“
Члены Клуба
рады возможности
почерпнуть для
себя что-то новое
из практики
и аналитики
ТТ Клуба
”

TT TALK: Пики и спады в использовании контейнеров

Как отрасль справляется с периодами высокого спроса и низкого предложения, и каковы последствия принимаемых мер? В октябрьском выпуске TT Talk мы обсудили риски и проблемы использования контейнеров и способы нивелировать их влияние на перевозочный процесс.

Последние пару лет контейнерные перевозки переживали подъём, и уровень использования оборудования остаётся высоким. Однако рост спроса привёл к заторам в портах и проблемам в узких местах логистических цепочек, возникли трудности с репозиционированием порожних контейнеров.

Из-за роста спроса логистика контейнеров усложнилась. Распространилась практика использования контейнеров в грузоперевозках без возвращения их на терминал. Стало меньше возможностей проводить профилактическое техобслуживание контейнеров. Кроме того, когда под загрузку подаётся контейнер с небольшими дефектами, грузоотправители часто не решаются требовать замены контейнера, так как не хотят ожидать слишком долго.

Одним из решений этих проблем стало приобретение или аренда дополнительных контейнеров. В настоящее время баланс в целом восстановлен и обеспеченность контейнерами стала более равномерной, а перегруженность снята. Кроме того, потребности интернет-торговли, по-видимому, достигли максимума, и может наступить временный спад (которому поспособствует экономическая и геополитическая обстановка в мире).

Учитывая, что старые контейнеры продолжают использоваться, а новые выпускаются рекордными объёмами, можно заключить, что впервые довольно за долгое время численность контейнерного парка может превысить потребность в нём. Что делать тогда?

Правда можно ожидать, что контейнеры, отслужившие свой срок ещё до окончания пандемии, теперь будут списаны. Но значительное их количество наверняка ещё долго останется без применения на терминалах и контейнерных площадках.

Периодом низкого спроса естественно будет воспользоваться для пересмотра режимов обслуживания и ремонта, которые не обязательно должны строиться только на законодательно установленных сроках. Теперь возможен более проактивный подход, в том числе с применением новых технологий, таких как разработки SonexView, которые помогут лучше видеть показатели работы вашего контейнерного парка и принимать более взвешенные решения.

Возможно будет также репозиционировать часть контейнеров с учётом планируемых или прогнозируемых потребностей. Для этого будет нелишней тщательная оценка изменений в товаропотоках, так как картина спроса за пандемийный период вполне могла измениться.

При долговременном спаде спроса большая доступность контейнеров, а возможно и более конкурентные цены пойдут на пользу вторичному рынку — контейнеры нередко перепродаются для весьма нестандартных целей.

Отдельные операторы, возможно, захотят пополнить свой парк интеллектуальными контейнерами, чтобы повысить безопасность перевозок с помощью технологий интернета вещей. Подобными инициативами также будет разумно заняться в условиях снижения спроса.

Можно утверждать, что в условиях конкурентного рынка снижение среднего возраста контейнерного парка и некоторое уменьшение его численности пойдёт на пользу мировой транспортно-логистической отрасли. Как следствие, должно стать меньше претензий в связи с порчей груза и меньше отказов от поданных под загрузку контейнеров, операционные расходы в целом должны понизиться.

С другой стороны, будет ли при глобальном превышении предложения над спросом осуществляться необходимый ремонт простаивающего оборудования? В период низкого спроса есть время произвести ремонт, но зато меньше свободных средств. При низкой потребности в оборудовании возникает соблазн проводить только самый базовый ремонт. Само по себе это не обязательно проблема, если оборудование не используется. Однако по-прежнему будут возникать непредвиденные всплески спроса, и контейнеры разумно поддерживать в надлежащем рабочем состоянии.

Хотя после окончания пандемийного периода выдерживать законодательно установленные требования к осмотру контейнеров уже не так трудно, эта тема остаётся проблемной. Пока спрос существенно не повысится, представляется вполне допустимым более гибкое отношение к регулярным проверкам и техобслуживанию простаивающих контейнеров.

За последние два года ряд грузовладельцев во избежание срывов поставок приобрели собственные контейнеры. В условиях нормализации рынка эта мера может оказаться экономически невыгодной. Конечно, она обеспечила большую гибкость в этот нестабильный двухлетний период. Но сейчас, вероятно, более выгодно будет пользоваться услугами контейнерных операторов, которые обеспечивают надлежащее техобслуживание и ремонт и соблюдение законодательства в отношении своих контейнеров. В то время как грузоотправители будут склонны излишне экономить на обслуживании собственного парка.

Ещё одно следствие чрезмерного предложения: на терминалах скопилось слишком много пустых контейнеров. В пандемийный период огромные трудности вызывали работа на пиковом спросе и сложности с наличием и распределением контейнеров. При спаде спроса недоиспользование мирового парка грозит теми же самыми проблемами. Недостаток площадей под порожние контейнеры ведёт к снижению эффективности работы терминалов и несоответствию местоположения контейнеров фактической потребности в них.

Мировая транспортно-логистическая отрасль продемонстрировала высокую гибкость и устойчивость, и из опыта пандемии COVID-19 были извлечены полезные уроки. Тем не менее спрос снижается, становится менее предсказуемым, а возможно, и более регионально сосредоточенным. Участникам цепочки поставок необходимо принимать внимание вышеописанные риски. Для долгосрочной перспективы важно поддерживать контейнерный парк в хорошем состоянии.



Комментирует Дорота Джилли, старший андеррайтер по Средиземноморью и Центральной Европе (Лондон)

Членам TT Клуба, как и всем остальным, в минувшем году пришлось работать в очень непредсказуемых условиях. Временные решения и «обходные пути» неизбежно подвергают бизнес непредвиденным рискам, которые важно по возможности прогнозировать. Для этого нужно своевременно проводить оценку рисков. Стараясь устранить один вид риска, вы можете создать другой, так что нужно видеть всю картину целиком.

Все изменения в работе, такие как расширение складских площадей, дооснащение контейнеров или приобретение дополнительного оборудования на случай пиков спроса, следует обсуждать с вашей страховой компанией. Риски, о которых страховая компания не была уведомлена, могут не покрываться страховкой. Диалог со страховщиком помогает не только обеспечить полное страховое покрытие, но и использовать его опыт и рекомендации для предотвращения убытков. TT Клуб рекомендует при принятии любого решения просчитывать возможные риски, и мы всегда готовы помочь в этом нашим членам.

“ Для долгосрочной перспективе важно поддерживать контейнерный парк в хорошем состоянии ”

Обращение к членам ТТ Клуба

Стремясь содействовать повышению безопасности в отрасли, группа по предотвращению убытков ТТ Клуба находится в постоянном поиске актуальных инициатив и тем для публикаций. Пожалуй, самая ценная информация — это ответы на конкретные вопросы клиентов и партнёров. Обратная связь и заинтересованность со стороны членов Клуба помогает нам понимать нужды отдельных компаний и отрасли в целом и организовывать свою информационную работу так, чтобы она была для вас полезной и актуальной.

Мы не можем обойтись без вашего участия. Через эту публикацию красной нитью проходит идея, что каждая наша инициатива основана на обратной связи от членов Клуба и брокеров, на опыте «с земли».

Благодарим вас за поддержку и активность в ушедшем году и призываем и в дальнейшем быть в контакте с группой по предотвращению убытков ТТ Клуба, предлагать темы для вебинаров, подкастов или руководств и укреплять стратегически важные связи для лучшего понимания новых рисков.

Вместе мы можем очень многое